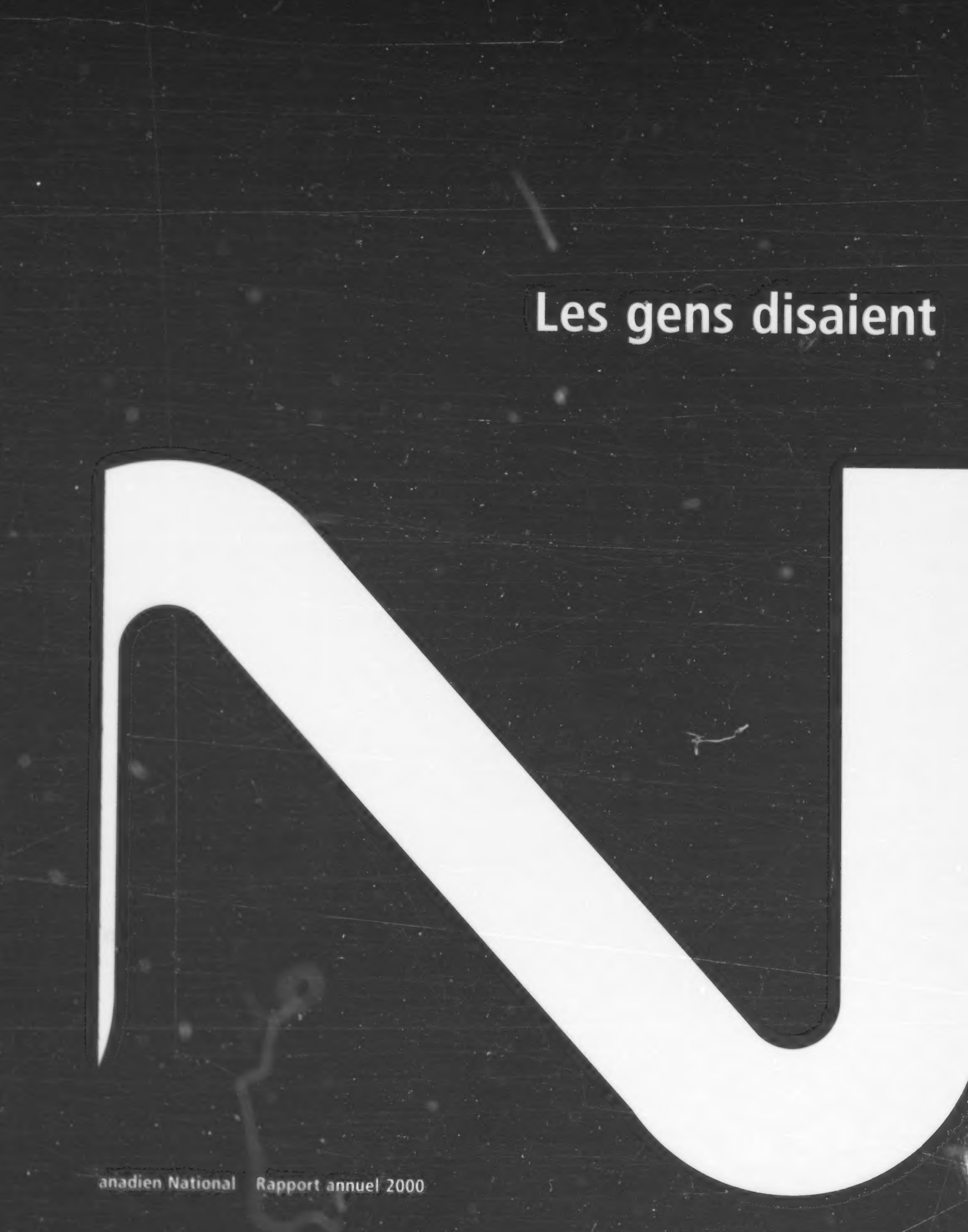
# Les gens disaient



anadien National Rapport annuel 2000

# « in

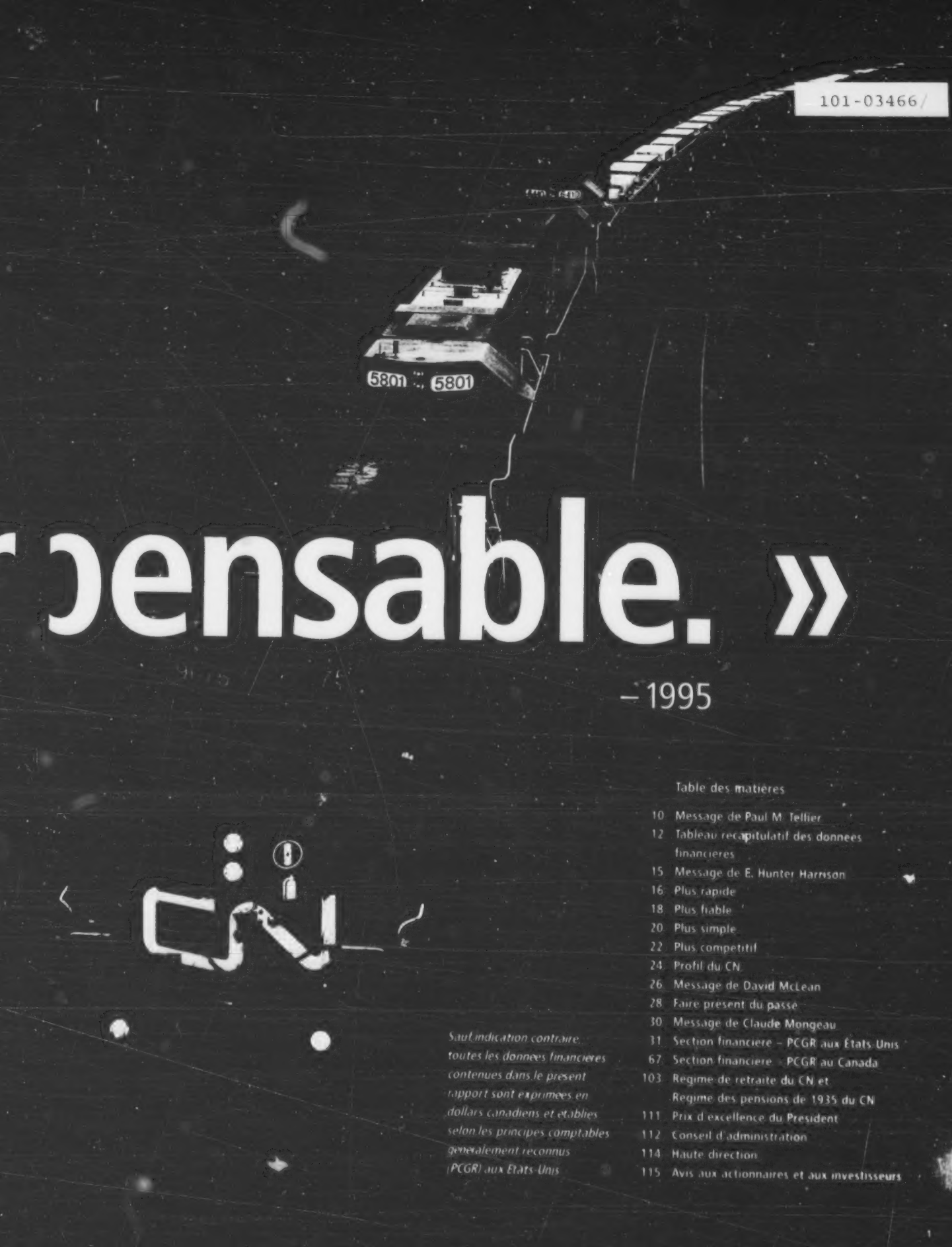
Privatiser la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada? La lourde et monstrueuse entreprise d'État fortement subventionnée? Cet APE sera un vrai fiasco. Personne ne voudra investir dans une entreprise accablée de problèmes comme le CN. Ce seront des actions bidon.

101-03466/




# pensable. »

– 1995



*Sauf indication contraire, toutes les données financières contenues dans le présent rapport sont exprimées en dollars canadiens et établies selon les principes comptables généralement reconnus (PCGR) aux États-Unis*

Table des matières

10 Message de Paul M. Tellier
12 Tableau récapitulatif des données financières
15 Message de E. Hunter Harrison
16 Plus rapide
18 Plus fiable
20 Plus simple
22 Plus compétitif
24 Profil du CN
26 Message de David McLean
28 Faire présent du passé
30 Message de Claude Mongeau
31 Section financière – PCGR aux États-Unis
67 Section financière – PCGR au Canada
103 Régime de retraite du CN et Régime des pensions de 1935 du CN
111 Prix d'excellence du Président
112 Conseil d'administration
114 Haute direction
115 Avis aux actionnaires et aux investisseurs

« in

# possible. »

– 1996

Le CN? Il aura beaucoup de difficulté à être concurrentiel. Regardez-le. Des milles et des milles de voies inefficaces. Un ratio d'exploitation de 85. Bien sûr, il était dans la tranche supérieure des 90 il y a trois ans, mais les meilleurs au sud de la frontière sont à 78, et ils ne cessent de s'améliorer. Il s'agit d'un chemin de fer. Comment s'imagine-t-il pouvoir combler un tel écart? C'est impossible.

1014
1014
Illinois
Centra
5771
5771
CN

# r:royable. »

– 1998

Le CN et l'Illinois Central? Une fusion entre un chemin de fer canadien et un chemin de fer américain? Ça ne marchera jamais. Les différences de culture et d'exploitation sont trop grandes. Regardez ce qui est arrivé lorsque d'autres entreprises ferroviaires ont fusionné. Le CN connaîtra, lui aussi, de graves problèmes.

« I

On ne peut absolument pas programmer l'exploitation d'un chemin de fer dans son ensemble. La plupart des expéditions ferroviaires sont soumises à un trop grand nombre d'aléas. On ne peut pas programmer le réseau au complet, du moins pas en permanence. C'est impossible, et on n'y peut rien.

réalisable. »

– 1999

# Nous disons

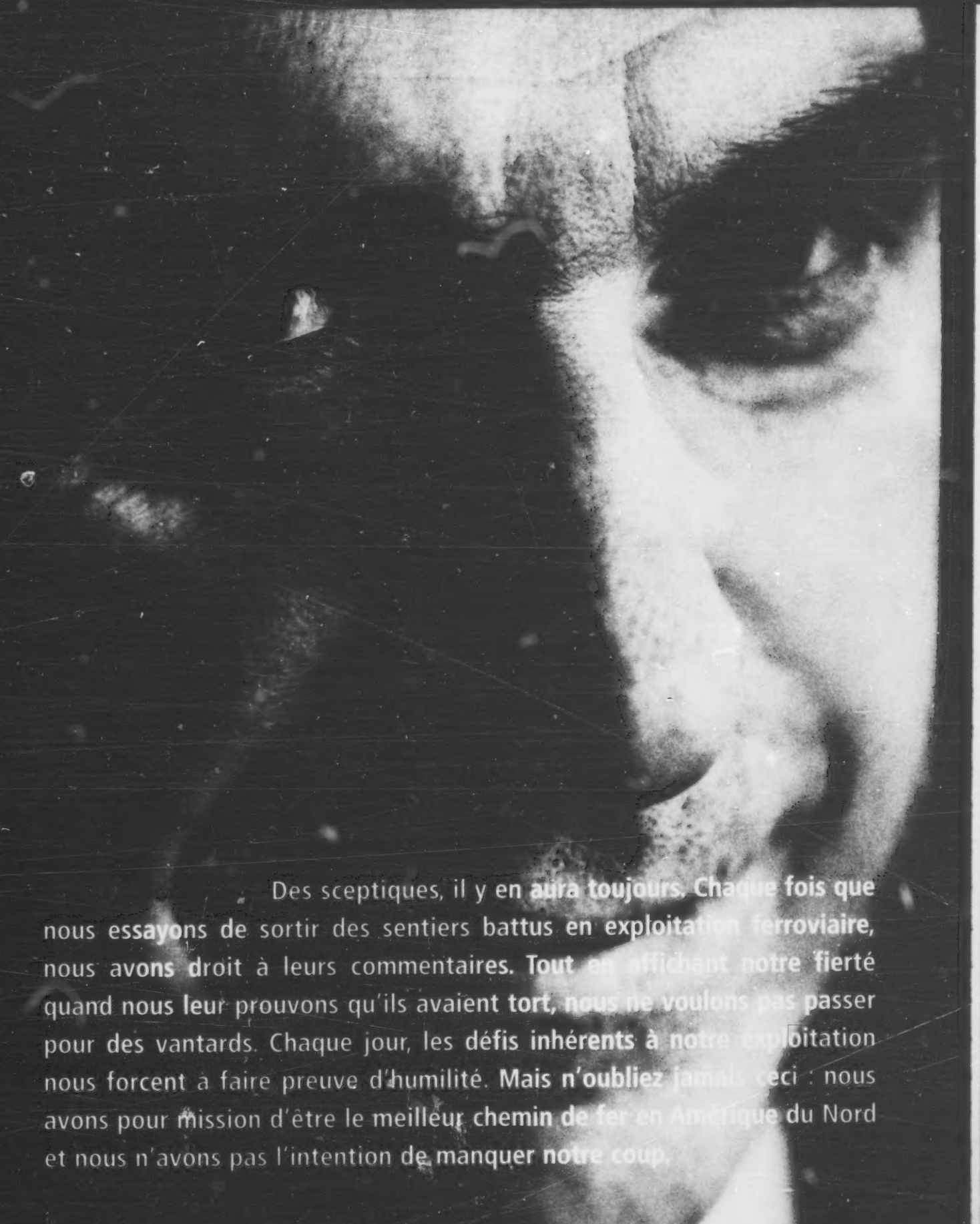
Il est temps de changer leur façon de voir les choses.

C'est un voyage et non une destination.

C'est un continent et pas juste un pays.

C'est une solution de transport et pas un simple chemin de fer.

Et voici ce que nous réalisons.



Des sceptiques, il y en aura toujours. Chaque fois que nous essayons de sortir des sentiers battus en exploitation ferroviaire, nous avons droit à leurs commentaires. Tout en affichant notre fierté quand nous leur prouvons qu'ils avaient tort, nous ne voulons pas passer pour des vantards. Chaque jour, les défis inhérents à notre exploitation nous forcent à faire preuve d'humilité. Mais n'oubliez jamais ceci : nous avons pour mission d'être le meilleur chemin de fer en Amérique du Nord et nous n'avons pas l'intention de manquer notre coup.

**Cinq années de réalisations** Le 17 novembre 2000, le CN célébrait le cinquième anniversaire de son premier appel public à l'épargne. Pour nous tous, c'était l'occasion de prendre le temps de réfléchir à nos réalisations – la privatisation la mieux réussie dans l'histoire du Canada; le passage du dernier au premier rang dans notre secteur sur le plan du ratio d'exploitation et d'autres indicateurs de performance; le succès de la fusion entre le CN et l'Illinois Central pour ainsi dire sans perturbation de service pour nos clients; l'atteinte de notre objectif de devenir un chemin de fer à horaires fixes. Nous pouvions être fiers du travail accompli, des décisions prises et de l'esprit d'équipe qui nous avaient amenés jusque-là. Mais là s'arrête la réflexion. Il reste beaucoup à accomplir.

**Notre but : être le meilleur** Quand nous avons entrepris ce voyage, nous nous sommes fixés pour objectif de devenir le meilleur chemin de fer en Amérique du Nord. Pensons un instant à ce que cela signifie. Exprimé sans détour, cela signifie offrir à nos clients un meilleur service que n'importe quel autre chemin de fer. Mais, à nos yeux, cela signifie également être le chemin de fer le plus sécuritaire du continent. Avoir la meilleure performance financière. Constituer le meilleur placement dans le secteur ferroviaire pour les actionnaires. Offrir le meilleur milieu de travail qui soit.

Cependant, il ne faut pas perdre de vue la fugacité de l'atteinte de ces objectifs. À tout moment, il suffit d'un envoi bloqué, d'un grave accident ferroviaire, d'un mauvais trimestre ou d'un membre du personnel qui ne parvient pas à donner son plein potentiel pour perdre du terrain. C'est pourquoi nous considérons chacun de nos objectifs comme un voyage plutôt que comme une destination. C'est pourquoi nous ne devons jamais lâcher prise, ne serait-ce qu'un court instant. Et c'est pourquoi, en tant que dirigeant de cette Compagnie, je ne me repose jamais sur mes lauriers. Il reste du travail à faire. À bien des égards, il en restera toujours.

**Un obstacle inattendu** Comme la plupart d'entre vous le savent, le 20 décembre 1999, le CN dévoilait une entente de regroupement avec le Burlington Northern Santa Fe (BNSF) dans le but de devenir le plus grand transporteur ferroviaire en Amérique du Nord et le plus axé sur la clientèle. Un épisode passionnant s'ouvrait pour nos investisseurs, nos clients et les membres de notre personnel; un peu moins passionnant pour nos concurrents, qui sont parvenus à amener le *Surface Transportation Board* (STB) des États-Unis à imposer un moratoire de 15 mois sur l'examen de projets de regroupement comme le nôtre.

Bien entendu, ce délai constituait un risque inacceptable pour les actionnaires du CN et du BNSF, si bien que, d'un commun accord, nous avons mis un terme à notre projet et renoncé à conclure cette affaire. Je demeure convaincu qu'un regroupement CN-BNSF aurait été tout à l'avantage des expéditeurs et du secteur ferroviaire. Mais le sort en a décidé autrement. Déçus, nous n'en avons pas moins continué à progresser.

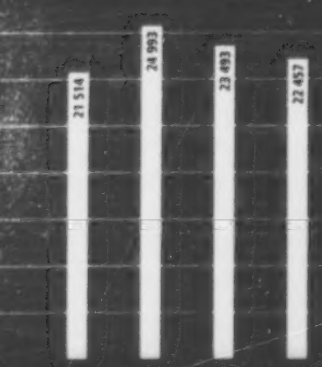
**Et maintenant** Notre stratégie est demeurée la même. Depuis les débuts, nous avons tenté d'étendre notre réseau, d'ouvrir de nouveaux marchés et d'améliorer la compétitivité des expéditeurs. Le 29 janvier 2001, lorsque nous avons conclu un accord de fusion en vue de faire l'acquisition de la Wisconsin Central Transportation Corporation (WC), nous avons fait un pas qui contribuera à nous permettre de poursuivre cette stratégie. Même s'il s'agit d'une transaction mineure, elle s'inscrit tout droit dans la logique de notre évolution, opérant le regroupement de réseaux contigus, qui, une fois approuvé par le STB, permettra de consolider le réseau nord-américain du CN.

Cette transaction est une bonne affaire tant pour le CN que pour le WC. La direction du WC avait besoin d'un partenaire financier solide. Quant au CN, il y prend le contrôle opérationnel d'un corridor qui connaît une croissance importante, et cette transaction haussera de 10 pour cent les produits d'exploitation globaux de la Compagnie. Ensemble, le WC et le CN constitueront un partenaire en transport plus fort pour tous leurs clients.

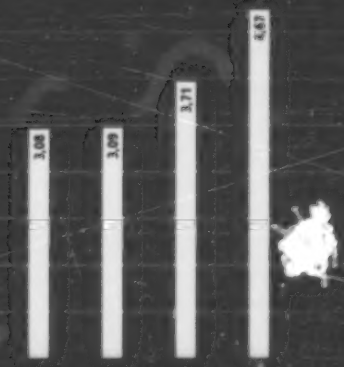
Par ailleurs, nous continuons et nous continuerons à raffiner notre exploitation pour tirer le maximum des avantages que notre plan de service exceptionnel apporte aux expéditeurs – en rendant le CN plus rapide et plus fiable que jamais. Prochaine étape : faciliter la vie de nos clients dans leurs rapports avec nous, en simplifiant le processus souvent complexe d'une expédition par rail. Et cela, parce que nous voulons devenir davantage que le meilleur chemin de fer sur le continent; nous voulons constituer la meilleure *solution de transport*.

À l'heure actuelle, avec une part de marché de l'ordre de 75 à 80 pour cent, sur la base des produits marchandises, ce sont les transporteurs routiers qui dominent le secteur nord-américain du transport. Grâce à la vitesse et à la fiabilité que nous

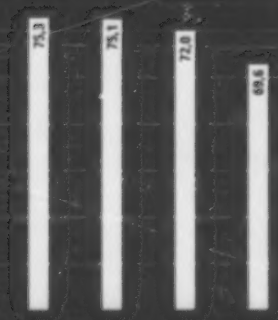
Effectif




Bénéfice par action




Ratio d'exploitation




Résultats financiers

| | 2000 | | | |
|---|---|---|---|---|
| Produits d'exploitation | 5 428 $ | 5 236 $ | 5 137 $ | 4 078 $ |
| Charges d'exploitation, à l'exclusion de la charge spéciale | 3 780 | 3 769 | 3 856 | 3 070 |
| Charge spéciale | - | - | 590 | 590 |
| Bénéfice d'exploitation | 1 648 | 1 467 | 691 | 418 |
| Bénéfice d'exploitation, à l'exclusion de la charge spéciale | 1 648 | 1 467 | 1 281 | 1 008 |
| Intérêts débiteurs | 311 | 314 | 331 | 242 |
| Autres produits | 136 | 55 | 23 | 122 |
| Bénéfice avant l'effet cumulatif des changements de convention comptable | 937 | 746 | 253 | 224 |
| Bénéfice avant l'effet cumulatif des changements de convention comptable, à l'exclusion de la charge spéciale | 937 | 746 | 598 | 569 |
| Dépenses nettes en immobilisations | 958 | 996 | 967 | 744 |
| Bénéfice dilué par action avant l'effet cumulatif des changements de convention comptable | 4,67 | 3,71 | 1,31 | 1,21 |
| Bénéfice dilué par action avant l'effet cumulatif des changements de convention comptable, à l'exclusion de la charge spéciale | 4,67 | 3,71 | 3,09 | 3,08 |
| Ratio d'exploitation ferroviaire, à l'exclusion de la charge spéciale (en %) | 69,6 | 72,0 | 75,1 | 75,3 |

confère notre plan de service, nous croyons pouvoir envisager une croissance importante de nos activités commerciales rentables en grugeant la part de marché détenue par les entreprises de camionnage. Le transport par rail offre une plus grande efficience énergétique, il est plus sûr et il a une incidence moindre sur notre environnement. Le produit que nous vendons est remarquable, et nous le perfectionnons à un degré que personne dans le secteur ferroviaire n'aurait cru possible. Le CN a une occasion en or de redéfinir le transport ferroviaire en atteignant des niveaux de qualité de service sans précédent pour un chemin de fer. Nous mettons en œuvre tout un éventail de stratégies pour saisir cette occasion et la traduire en croissance du chiffre d'affaires et en valorisation de l'avoir des actionnaires.

**D'excellents résultats financiers en 2000** J'ai le plaisir de souligner qu'en 2000, le CN a de nouveau connu une performance financière record. À l'exclusion des éléments de nature non récurrente, notre bénéfice net s'est chiffré à 879 millions de dollars en 2000, soit une hausse de 18 pour cent par rapport au bénéfice net de 746 millions de dollars atteint en 1999. À l'exclusion des éléments de nature non récurrente, le bénéfice dilué par action s'est établi à 4,39 $, ce qui représente une hausse de 18 pour cent en comparaison du montant de 3,71 $ atteint en 1999. Le CN a également vu son bénéfice d'exploitation progresser en 2000 pour se fixer à 1 648 millions de dollars, ce qui constitue un accroissement de 12 pour cent par rapport au bénéfice d'exploitation de 1 467 millions de dollars déclaré en 1999.

Sur le plan des produits d'exploitation, le CN a affiché une solide performance en 2000 : 5 428 millions de dollars, soit 4 pour cent de mieux que les 5 236 millions de dollars obtenus en 1999. Grâce à la discipline rigoureuse appliquée à la gestion de ses charges, le CN a bien géré ses dépenses en 2000 tout en absorbant une hausse de volumes de trafic de 5 pour cent par rapport à 1999, ainsi qu'une forte augmentation des prix du carburant. Les charges d'exploitation ont atteint 3 780 millions de dollars pour l'exercice, ce qui représente une hausse de moins de un pour cent par rapport à celles de 1999, qui s'étaient élevées à 3 769 millions de dollars. Le CN a ainsi atteint son objectif et obtenu un ratio d'exploitation de 69,6, ce qui constitue une amélioration de 2,4 points par rapport au ratio de 72,0 obtenu en 1999. Il s'agissait de nouveau du meilleur ratio d'exploitation de tous les chemins de fer de classe 1.

**Amélioration de la fiche de sécurité** Après une année 1999 décevante sur le plan de la sécurité, j'avais déclaré que nous devions nous améliorer, et de beaucoup. Notre personnel a bien réagi, si bien que nous sommes redevenus l'un des chemins de fer de classe 1 les plus sécuritaires en Amérique du Nord. En 2000, le CN a réduit de 24 pour cent son taux de fréquence des blessures, affichant un taux de 5,5 blessures par 200 000 heures-personnes (selon les critères de consignation de la *Federal Railroad Administration* [FRA]), comparativement à un taux de 7,3 blessures en 1999. Le CN a également réduit ses accidents de trains de 5 pour cent, terminant l'exercice avec un taux d'accidents de 2,1 par million de trains-milles (selon les critères de la FRA). La sécurité compte au nombre de mes grandes préoccupations; à titre de dirigeant de cette Compagnie, un de mes objectifs les plus importants est de veiller à ce que cette préoccupation devienne celle de tous les membres du personnel, parce qu'il suffit d'un moment d'inattention pour mettre des vies en danger. Le CN poursuivra donc ses efforts pour maintenir et améliorer son dossier dans ce domaine.

En 2001, le CN franchira une étape importante en ce qui a trait à sa participation à la Gestion responsable[MD], programme mis sur pied par les entreprises du secteur des produits chimiques pour promouvoir la sécurité, le respect de l'environnement et le dialogue communautaire. Le CN fera l'objet d'une vérification par l'Association canadienne des fabricants de produits chimiques. Depuis qu'il participe à ce programme, le CN s'est engagé à en respecter les principes non seulement dans le transport des marchandises dangereuses, mais également dans tous les aspects de son exploitation.

**Réalisation de l'intégration de l'IC** Avec la conversion, le 1er octobre 2000, de tous les systèmes d'information de l'IC au système SRS du CN, nous avons complété le processus d'intégration graduelle et prudente de l'IC à notre chemin de fer. La fusion est désormais réalisée. La conversion s'est déroulée de manière efficace et efficiente, sans le genre de perturbations de service qui avaient miné les fusions antérieures entre chemins de fer de classe 1.

La fusion du CN et de l'IC a constitué une grande réussite. Elle a été à la hauteur des prétentions affichées dans la demande que nous avons soumise au *Surface Transportation Board;* en réalité, la Compagnie a dépassé ses projections dans pratiquement tous les domaines. Comme promis, la fusion CN-IC a permis d'offrir aux expéditeurs une nouvelle option de

service par transporteur unique. Depuis la fusion, le CN a été témoin d'une amélioration de la fiabilité, d'une réduction des temps de transport et d'une utilisation plus efficace de ses actifs. Pour atteindre les objectifs du regroupement CN-IC, nous avons conçu et mis en place une nouvelle structure organisationnelle axée sur le client. Tout au long du processus d'intégration, le CN a maintenu des relations favorables avec les syndicats représentant les membres de son personnel au sein du CN et de l'IC. Jamais la sécurité n'a-t-elle été compromise. Grâce à une approche graduelle et à faible risque de l'intégration des systèmes, visant essentiellement à éviter les perturbations du service, nous avons pu réaliser une transition en douceur à l'utilisation d'un seul système d'information. Au bout d'une année complète, la fusion du CN et de l'IC s'est traduite par l'excellence du service offert et la vigueur de notre performance financière.

**Bâtir une culture de la performance** En octobre 2000, le CN a annoncé la promotion de deux de ses dirigeants les plus talentueux, Claude Mongeau et James Foote, à de nouveaux postes de haute direction. Claude Mongeau, qui a 39 ans, est ainsi devenu vice-président exécutif et chef de la direction financière, tandis que James Foote est devenu, à 46 ans, vice-président exécutif Ventes et marketing. Tout comme Hunter Harrison, ces deux hommes incarnent les qualités humaines à la base de la grande réussite du CN – ce sont des penseurs créatifs, qui ne ménagent pas leurs efforts et font preuve d'une volonté indéfectible d'aller au-delà de toutes les attentes que l'on peut avoir envers eux.

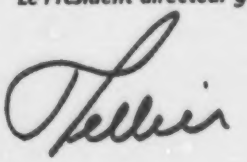
Nous souhaitons promouvoir et encourager dans l'ensemble de la Compagnie le genre de leadership dont Hunter, Claude et James font preuve. Comme je suis intimement convaincu du fait que les succès futurs de notre Compagnie reposeront sur la contribution de tout le monde au CN, nous cherchons sans cesse des façons d'aider le personnel à renforcer ses habiletés et de devenir une entreprise au sein de laquelle les gens seront fiers de travailler. Pour cela, nous devons nous soucier de la progression professionnelle des membres de notre personnel et reconnaître la valeur de leur apport. Nous devons aussi les motiver à atteindre leurs propres sommets.

En 2000, le CN a mis en place un nouveau régime de rémunération destiné aux directeurs et directrices de comptes visant à offrir des récompenses financières plus importantes pour encourager l'excellence dans la vente. Il s'agit d'un régime unique en son genre dans le secteur – prévoyant des primes au rendement deux fois par an plutôt qu'une et reliant étroitement la rémunération à l'atteinte individuelle d'objectifs. Résultat? Les meilleurs vendeurs du CN gagnent plus que jamais, et ceux qui n'ont pas encore atteint leur plein potentiel ont des stimulants financiers pour s'améliorer.

**L'avenir** Au cours de la prochaine année, nous nous efforcerons d'augmenter notre chiffre d'affaires, d'accroître notre part de marché et d'offrir à nos clients un meilleur service que quiconque. Nous continuerons à améliorer nos services et notre ponctualité de manière à permettre aux expéditeurs de profiter au maximum de notre plan de service exceptionnel. Et nous continuerons à explorer de nouvelles possibilités d'étendre notre portée géographique pour ouvrir de nouveaux marchés à nos clients et donner de la valeur à l'avoir de nos actionnaires.

**Merci** Chaque année, je suis frappé de constater l'importante contribution à notre réussite de toutes les personnes reliées à notre entreprise : les membres du personnel et du Conseil d'administration, les actionnaires et, bien sûr, nos clients. Je tiens à vous remercier tous et toutes de votre participation à la création d'un chemin de fer véritablement différent des autres. L'année a de nouveau été excellente et – je l'affirme en toute confiance – ce n'est qu'un début. Le meilleur reste à venir.

*Le Président-directeur général,*



**Paul M. Tellier**

E. Hunter Harrison, *vice-président exécutif et chef de l'exploitation*

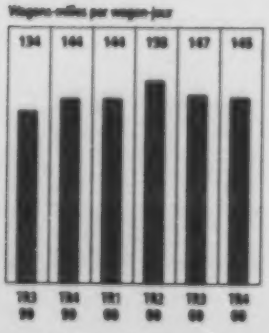
# Plu

De plus en plus, les expéditeurs de marchandises de grande valeur à délai de livraison critique recherchent un service de quai à quai plus rapide. C'est un domaine où les camionneurs ont toujours eu une longueur d'avance sur les chemins de fer. Mais grâce au plan de service du CN, les choses ont changé.

Notre plan de service nous distingue des autres transporteurs de classe 1 : il nous permet en effet d'être proactifs au lieu de simplement réagir aux événements. Grâce à notre réseau à horaires fixes, nous sommes en mesure de resserrer les correspondances, de mieux régler les horaires et d'apporter constamment d'autres améliorations propres à accroître la vitesse d'acheminement et à réduire les temps de parcours.

La philosophie du chemin de fer à horaires fixes du CN est unique et s'articule autour d'un principe fort simple : pour qu'un train rapporte, il faut qu'il soit en mouvement. Plus la vitesse d'acheminement croît, plus les allers-retours sont rapides et plus le pourcentage des wagons en mouvement augmente; bref, vitesse est synonyme de productivité. Le CN arrive ainsi à réduire ses coûts tout en améliorant le service et en générant des produits d'exploitation.

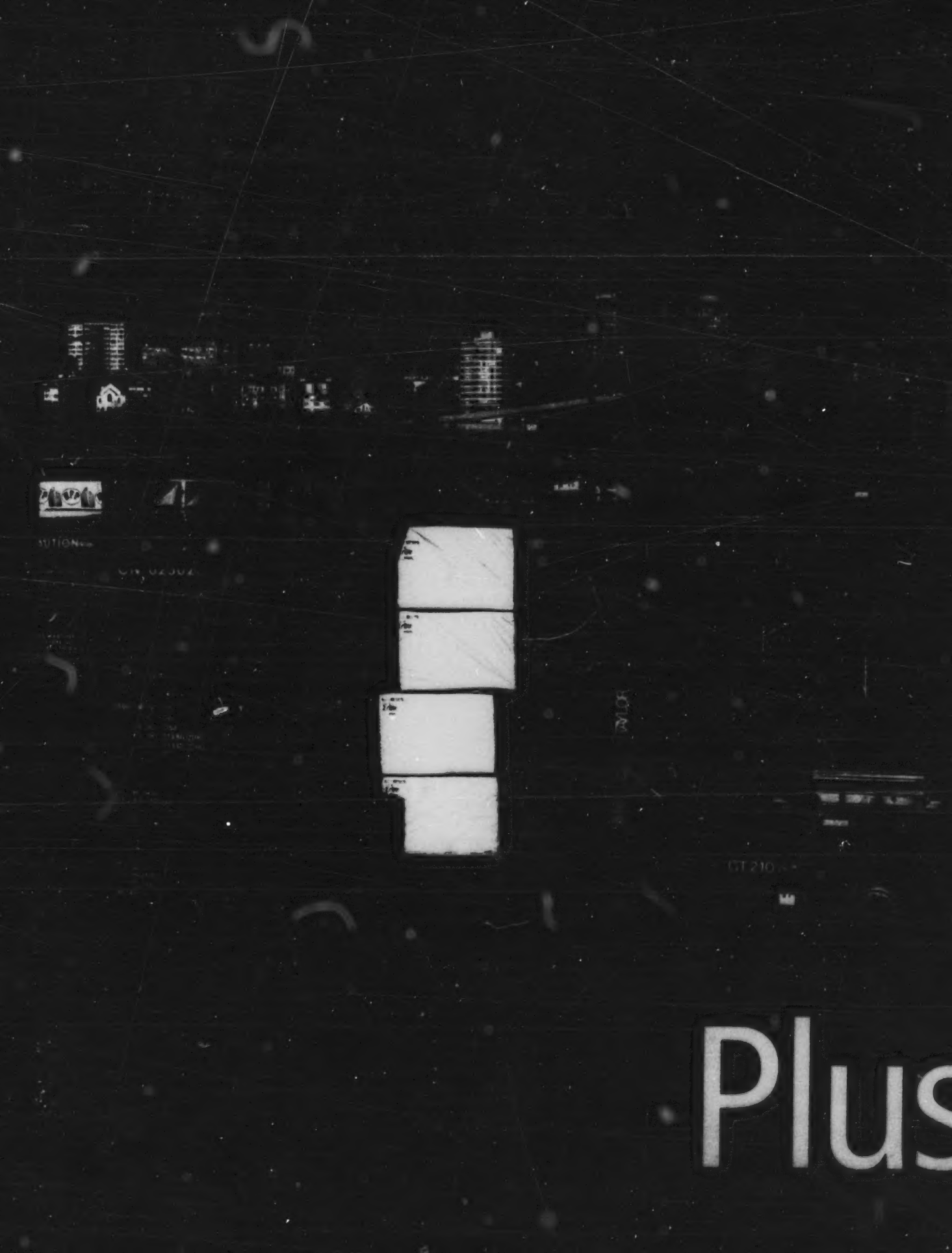
**Vitesse moyenne des wagons**




*Sur le terrain*
**Service intermodal accéléré**

**Un billet pour la voie express : voilà ce qu'offre le nouveau service intermodal accéléré aux clients. Grâce aux nouveaux horaires, la réduction du temps de parcours, dans les deux directions, atteint 24 heures entre Toronto et les grandes agglomérations de l'Ouest canadien – et, à compter du début de 2001, entre Chicago et Vancouver – et 6 heures entre Toronto et les principales destinations de l'est du pays. Et question d'en rehausser encore plus l'attrait pour les expéditeurs, les heures limites sont fixées à tard dans la journée au point d'origine, tandis que la livraison s'effectue tôt le matin au point de destination. Le service intermodal accéléré du CN constitue la seule option vraiment concurrentielle par rapport au transport routier pour les mouvements transcontinentaux en Amérique du Nord.**

s rapide

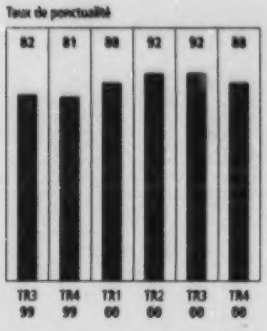

Plus

*Sur le terrain*

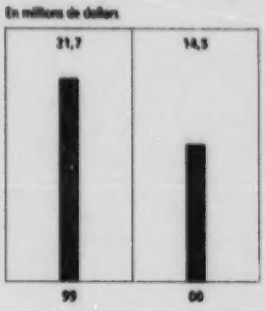
**Programme d'approvisionnement garanti en wagons**

**Au terme d'un projet pilote de deux mois mené avec succès auprès de certains clients, en septembre 2000, nous avons lancé un programme tout à fait novateur qui garantit la livraison à temps des wagons vides, à défaut de quoi le CN s'engage à payer une pénalité calculée en fonction du nombre de wagons. Pour l'instant, le programme s'applique à nos 4 200 wagons plats à support central utilisés principalement pour le transport du bois d'œuvre; nous comptons toutefois l'étendre à tout le matériel remorqué – wagons couverts, wagons plats et wagons-tombereaux – d'ici le milieu de 2001. Autre élément de valeur ajoutée du programme : il permet de commander les wagons en ligne.**

**Respect du plan d'acheminement – Trafic en wagons complets**




**Réclamations marchandises totales**




Comme les entreprises qui utilisent le juste à temps et d'autres techniques de gestion des stocks se font de plus en plus nombreuses, la fiabilité du service de transport prend sans cesse plus d'importance. Le client doit pouvoir compter sur la ponctualité des livraisons, à défaut de quoi son chiffre d'affaires s'en ressent immédiatement... et négativement.

En 2000, notre plan de service nous a permis de porter le respect du plan d'acheminement des envois de quai à quai à 90 pour cent pour les mouvements à délai de livraison critique. De plus, nous effectuons des analyses des retards qui nous permettent d'améliorer constamment nos processus, nos horaires et, par conséquent, notre ponctualité. Au point d'origine, la fiabilité prend un autre sens : c'est la capacité de toujours livrer les wagons vides au moment voulu, de manière à faciliter la gestion de la chaîne logistique pour le client.

La fiabilité consiste également à livrer les marchandises à destination en bon état. Si nous nous démarquons aussi à ce chapitre, c'est grâce à nos locomotives, nos wagons et notre réseau ferré modernes et bien entretenus, conséquences directes de la mise en œuvre du plan de service; ils assurent la protection des marchandises et réduisent le nombre tout comme la gravité des accidents ferroviaires.

# fiable

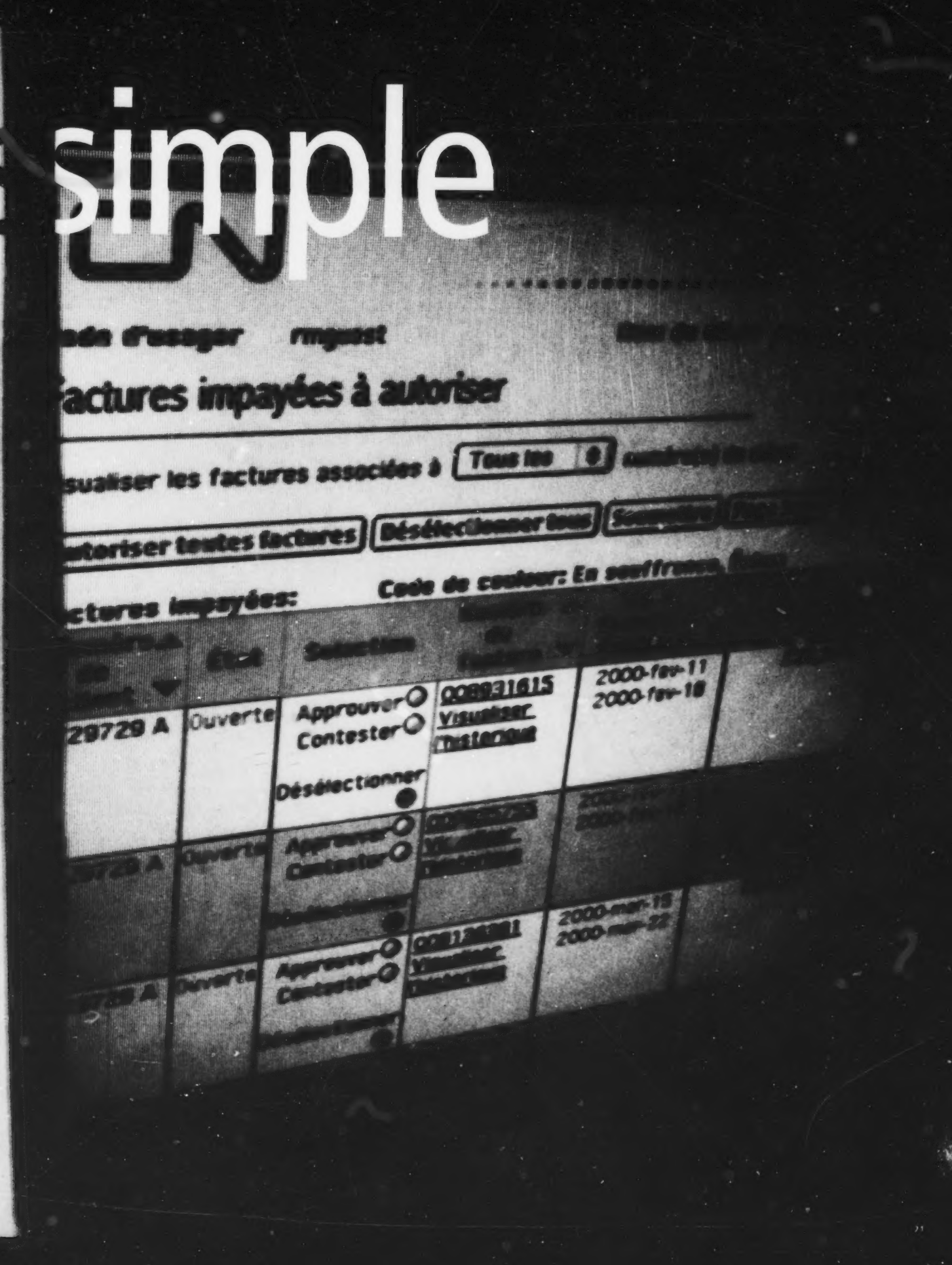
# Plus

Qui disait rail disait mode de transport plus lent, moins fiable et plus complexe que le camionnage. Notre plan de service nous a déjà rendus aussi rapides et fiables que les transporteurs routiers dans bien des corridors. Maintenant, nous nous attaquons à un autre objectif : nous voulons qu'il soit aussi facile pour le client d'obtenir des renseignements et des prix, de commander et de suivre un envoi ou de coordonner facturation et règlement quand il traite avec nous que lorsqu'il fait appel à une entreprise de camionnage.

La capacité de commander des envois par Internet perd tout son sens si elle ne se double pas d'un service de qualité. Grâce à notre plan de service, nous offrons le meilleur produit de tout le secteur ferroviaire. Le défi auquel nous allons maintenant consacrer toutes les ressources nécessaires, c'est celui de simplifier radicalement l'ensemble du processus d'expédition par rail, ce qu'aucun autre chemin de fer n'est encore parvenu à réaliser.

*Sur le terrain*
**Facturation électronique – paiements**

**Consulter une facture, l'approuver, l'autoriser et la régler en quatre clics de souris? C'est possible au moyen de la Facturation électronique – paiements, nouvelle application d'envoi et de paiement des factures de transport offerte par le CN pour simplifier la tâche aux clients. L'application comporte même une fonction unique en transport ferroviaire, soit la possibilité de régler la plupart des différends en ligne, dans les 48 heures. La Facturation électronique – paiements permet aux clients de maintenir leurs propres dispositifs de contrôle et elle est offerte aux expéditeurs du Canada et des États-Unis, une autre première dans le secteur.**


simple
factures impayées à autoriser
Tous les
Désélectionner tous
Code de couleur:
Ouverte
Approuver
Contester
Désélectionner
2000-fev-11
2000-fev-18
2000-mar-15
2000-mar-22

Plus

*Sur le terrain*

**L'idée lumineuse du CN pour Ford**

**Quand Ford et UPS Autogistics se sont mis à la recherche de solutions de transport améliorées, il leur fallait de la créativité, des idées nouvelles et de la rapidité d'action. Le CN a livré la marchandise sur les trois plans. Grâce à la fusion avec l'IC et à l'alliance avec le KCS, le CN a été en mesure d'acheminer des véhicules Ford via Chicago jusqu'à Kansas City et à destination des marchés de l'ouest des États-Unis. D'autres innovations – la mise en service de trains-blocs spéciaux entre l'Ontario et Jackson, au Mississippi, et des envois de véhicules depuis Flat Rock, au Michigan, jusqu'au Nord-Est via le Canada, en utilisant le point d'accès de Buffalo – ont entre autres permis au CN de remporter le prix de performance ferroviaire exceptionnelle pour 2000 décerné par UPS Autogistics, le partenaire de Ford en logistique.**

Qu'arrive-t-il quand un chemin de fer devient plus rapide, plus fiable et plus convivial? À l'instar du CN, il devient plus compétitif et génère une croissance plus rentable en soutirant des parts de marché à ses concurrents ferroviaires, mais aussi et surtout au secteur du camionnage, où les possibilités sont bien plus grandes. En mettant en œuvre notre plan de service, nous avons créé une nouvelle option de transport plus rapide, fiable, conviviale et, forcément, plus rentable que les autres services ferroviaires. Le rail devient ainsi aussi rapide, fiable et facile à utiliser que le camionnage, mais moins coûteux.

Nous avons complètement changé nos façons de faire. Nous sommes absolument déterminés à rehausser les normes de qualité en service ferroviaire, à redéfinir les options de transport pour les expéditeurs nord-américains et à révolutionner le secteur ferroviaire.

Le CN va de l'avant, et à fond de train. Plus que jamais, il fait du client – et de la compétitivité du client lui-même – sa priorité.

# compétitif

# Profil du CN

**Le CN tire ses produits d'exploitation de sept groupes commerciaux constituant un portefeuille équilibré de marchandises acheminées sur un réseau sillonnant l'Amérique du Nord. Le CN est le seul chemin de fer du continent qui relie trois côtes maritimes, à savoir celles du Pacifique, de l'Atlantique et du golfe du Mexique.**

### Produits pétroliers et chimiques

Les Produits pétroliers et chimiques regroupent une vaste gamme de marchandises, parmi lesquelles on compte les produits chimiques, les matières plastiques ainsi que les produits pétroliers et gaziers. La majorité des envois de produits pétroliers et chimiques du CN sont destinés à des clients du Canada et suivent les corridors est ou ouest vers Chicago, lorsque leur point d'origine se situe aux États-Unis, ils suivent le corridor nord-sud du CN à partir du golfe du Mexique.

### Métaux et minéraux

Le secteur des Métaux et minéraux du CN assure principalement le transport de métaux communs non ferreux, d'acier, de matériel et de pièces. Grâce à son accès exclusif à des mines et à des fonderies importantes partout en Amérique du Nord, le CN est un chef de file dans le transport du cuivre, du plomb, des concentrés de zinc, des métaux raffinés et de l'aluminium.

### Produits forestiers

Le CN est le plus important transporteur de produits forestiers en Amérique du Nord. Deuxième en importance pour le CN, ce groupe répond aux besoins très diversifiés de la clientèle en transportant une vaste gamme de produits, dont du bois d'œuvre, des panneaux, des copeaux, de la pâte de bois, du bois à pâte, du papier d'impression, du papier de couverture et du papier journal. Au Canada, le CN bénéficie d'un excellent accès aux principales régions productrices de fibres qui ont placé le Canada au premier rang mondial des exportateurs de produits forestiers. Aux États-Unis, le CN jouit d'un excellent positionnement stratégique : son réseau lui permet en effet de desservir à la fois les corridors nord et sud grâce à des ententes d'interconnexion avec d'autres transporteurs de classe 1.

### Charbon

Au Canada, le CN transporte du charbon thermique et de la houille de qualité métallurgique destinés à l'exportation vers les marchés asiatiques. Aux États-Unis, il transporte surtout du charbon thermique entre les mines qu'il dessert, dans le sud de l'Illinois tout comme dans l'Ouest par l'intermédiaire d'autres transporteurs de classe 1, et de grandes centrales du Midwest et du Sud-Est.

### Produits céréaliers et engrais

Ce groupe commercial tire ses principaux produits d'exploitation du transport de produits cultivés dans l'Ouest du Canada et le Midwest des États-Unis. La majorité des céréales et des produits céréaliers en provenance du Canada transportés par le CN sont destinés à l'exportation par les ports de Vancouver et de Prince Rupert, sur la côte ouest, ou par le port de Thunder Bay, sur le lac Supérieur. Aux États-Unis, le CN transporte des céréales cultivées en Illinois ou dans l'Iowa à destination des ports de la région centrale du Golfe, des installations de transbordement sur des chalands fluviaux ou encore, des marchés intérieurs de traitement et des cultures fourragères. Le CN dessert également des producteurs de potasse, de nitrate d'ammonium, d'urée et d'autres engrais.

### Intermodal

Le groupe de l'Intermodal du CN est divisé en deux segments. Le premier, le segment nord-américain, vise le transport de produits de consommation et de produits manufacturés à la fois dans les secteurs du détail et du gros. Le second, le segment international, est axé sur le trafic import-export en conteneurs et dessert les ports de Vancouver, de Montréal, d'Halifax, de Mobile et de La Nouvelle-Orléans.

### Véhicules automobiles

Le CN est un des premiers transporteurs de véhicules automobiles en provenance du sud-ouest de l'Ontario et du Michigan. Par l'entremise de ce groupe commercial, le CN transporte tant des véhicules assemblés que des pièces sur les marchés intérieurs des États-Unis, du Canada et du Mexique. Il dessert également des expéditeurs de véhicules importés à partir des ports d'Halifax et de Vancouver et par le biais d'échanges avec d'autres chemins de fer.

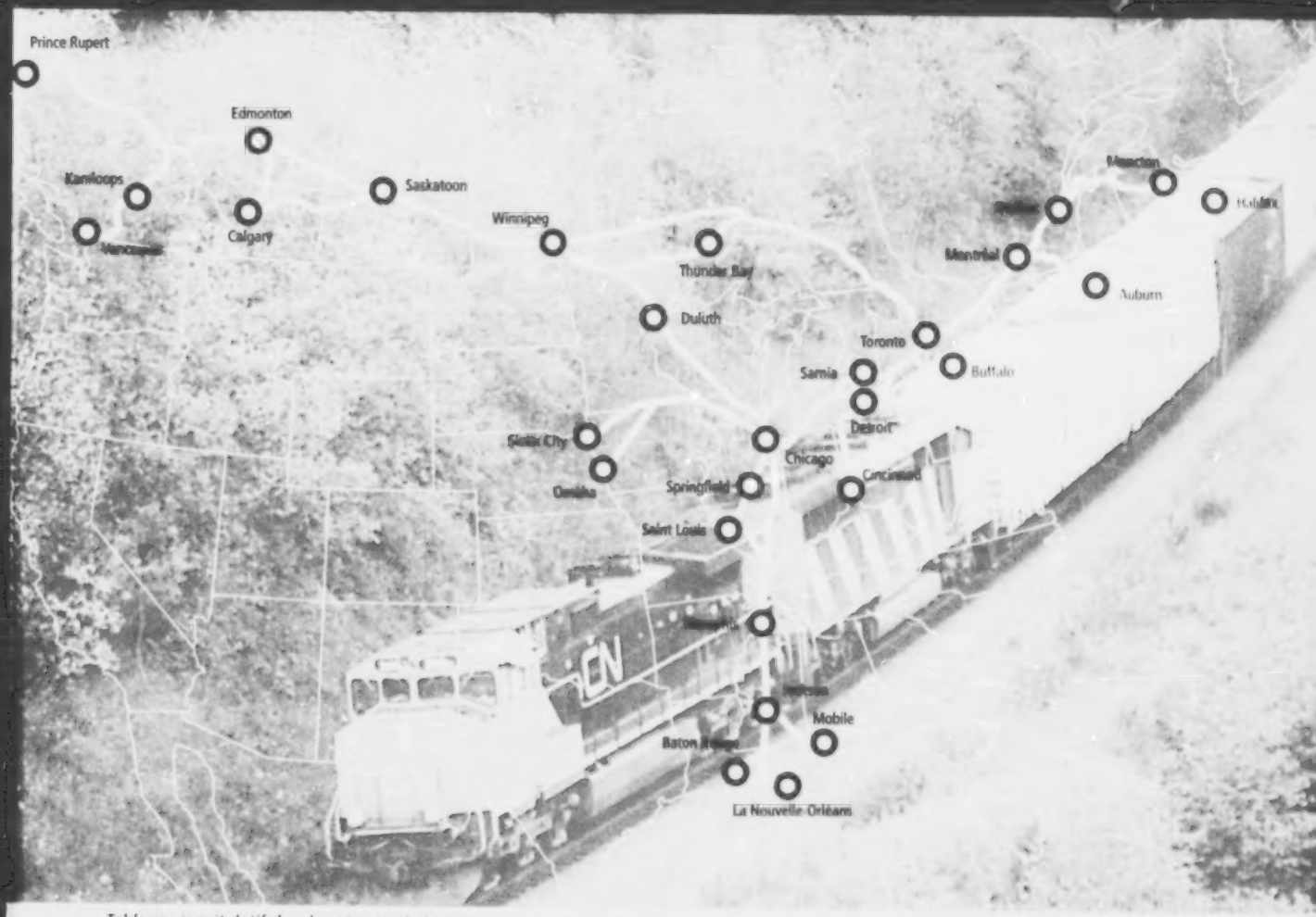



Tableau récapitulatif des données statistiques

Produits d'exploitation

| | 2000 | 1999 | 1998 Pro forma | 1998 |
|---|---|---|---|---|
| Milles de parcours *(Canada et États-Unis)* | 15 532 | 15 777 | 16 911 | 13 741 |
| Wagons complets *(en milliers)* | 3 796 | 3 645 | 3 483 | 2 456 |
| Tonnes-milles brutes *(en millions)* | 288 150 | 274 488 | 263 470 | 216 501 |
| Tonne-milles commerciales *(en millions)* | 149 557 | 143 613 | 138 669 | 112 929 |
| Effectif du chemin de fer *(moyenne annuelle)* | 22 457 | 23 493 | 24 993 | 21 514 |
| Consommation de carburant diesel *(en millions de litres)* | 1 292 | 1 250 | 1 291 | 1 064 |
| Consommation de carburant diesel *(en millions de gallons US)* | 341 | 330 | 341 | 281 |
| Prix moyen du litre de carburant *(en dollars)* | 0,33 $ | 0,23 $ | 0,23 $ | 0,24 $ |
| Prix moyen du gallon US de carburant *(en dollars)* | 1,24 $ | 0,87 $ | 0,87 $ | 0,90 $ |

**Pourcentage 2000**

17 % Produits pétroliers et chimiques
7 % Métaux et minéraux
19 % Produits forestiers
6 % Charbon
22 % Produits céréaliers et engrais
18 % Intermodal
11 % Véhicules automobiles

**Données 2000**

| Produits d'exploitation | (en millions) |
|---|---|
| Produits pétroliers et chimiques | 894 $ |
| Métaux et minéraux | 392 |
| Produits forestiers | 1 008 |
| Charbon | 328 |
| Produits céréaliers et engrais | 1 136 |
| Intermodal | 919 |
| Véhicules automobiles | 559 |

| Tonnes-milles commerciales | (en millions) |
|---|---|
| Produits pétroliers et chimiques | 24 858 |
| Métaux et minéraux | 9 207 |
| Produits forestiers | 28 741 |
| Charbon | 15 734 |
| Produits céréaliers et engrais | 42 396 |
| Intermodal | 25 456 |
| Véhicules automobiles | 3 165 |

| Produits marchandises par tonne-mille commerciale | (en cents) |
|---|---|
| Produits pétroliers et chimiques | 3,60 |
| Métaux et minéraux | 4,26 |
| Produits forestiers | 3,51 |
| Charbon | 2,08 |
| Produits céréaliers et engrais | 2,68 |
| Intermodal | 3,61 |
| Véhicules automobiles | 17,66 |

(1)Les données pro forma se rapportent à la consolidation des résultats financiers et des statistiques de l'Illinois Central Corporation (IC), en supposant que la Compagnie ait acquis l'IC et en ait pris le contrôle le 1er janvier 1998.

## Message du Président du Conseil

Chers actionnaires,

Le 17 novembre 2000 marquait le cinquième anniversaire du premier appel public à l'épargne du Canadien National. Un grand nombre d'événements heureux se sont produits depuis cette date, sous l'habile direction du président-directeur général, Paul Tellier, et, au cours des trois dernières années, du vice-président exécutif et chef de l'exploitation, Hunter Harrison.

Aujourd'hui, le CN est le chemin de fer géré avec le plus d'efficacité en Amérique du Nord, et il s'améliore chaque année. Nous sommes fiers de tous les membres du personnel du CN et de l'IC qui ont contribué d'innombrables façons à ces réalisations.

Bien que nous soyons déçus de n'avoir pu mener à terme l'entente de regroupement que nous avions conclue avec le BNSF, nous surveillons attentivement les nouvelles occasions de croissance qui s'offrent au CN afin d'étendre notre avantage concurrentiel partout en Amérique du Nord.

L'an dernier, le CN a fait don à la population de sa vaste collection de photos d'archives en la confiant au Musée des sciences et de la technologie du Canada, à Ottawa. Ces photos constituent un important témoignage du passé. Elles illustrent avec vivacité la croissance de deux grands pays en montrant l'évolution et l'expansion des chemins de fer en Amérique du Nord. Elles dépeignent une période de notre histoire au cours de laquelle les trains ont rendu accessibles des lieux à la topographie très rude avant que d'autres modes de transport y parviennent, une époque au cours de laquelle les chemins de fer ont réellement contribué à tisser des liens sur le continent. Nous sommes heureux d'avoir pu mettre cette collection à la disposition du public.

L'année 2001 est celle du 150e anniversaire de l'Illinois Central Railroad, un chemin de fer riche en histoire et en tradition, de Abraham Lincoln à Samuel Clemens, qui constitue un lien vital dans le système de transport des États-Unis. Nous serons heureux de célébrer cette étape importante de l'histoire de l'IC pendant l'année qui vient.

Au cours de 2000, un de nos administrateurs, le Dr Edward Neufeld, s'est retiré de notre Conseil. Je me fais le porte-parole de tous mes collègues administrateurs pour souligner sa contribution remarquable à notre Conseil d'administration pendant les cinq dernières années. Il faisait partie du groupe initial d'administrateurs présents lors du premier appel public à l'épargne, et ses sages conseils nous manqueront.

Lorsque nous tournons notre regard vers l'avenir, nous percevons le CN comme une force vitale et en émergence au sein du système de transport nord-américain. Bien que de nombreux défis nous attendent, nous sommes persuadés que nous sommes en bonne position pour réussir au cours du nouveau millénaire.

Je désire témoigner ma profonde reconnaissance à mes collègues du Conseil pour leur travail consciencieux à titre d'administrateurs de la Compagnie et leur soutien enthousiaste à l'égard de toutes nos nouvelles initiatives.

Je remercie nos actionnaires de leur loyauté et de leur soutien indéfectible, et je les assure que nous maintiendrons nos efforts en vue d'accroître la valeur pour les actionnaires. Ensemble, nous travaillons à bâtir la meilleure entreprise possible.

*Le Président du Conseil,*

David McLean

David McLean, O.B.C., LL.D.

Le CN n'est peut-être pas une société par actions depuis longtemps, mais il a une longue tradition ferroviaire. En transport de marchandises, et aussi en transport de voyageurs – quoique plus brièvement –, il a fait un apport important à l'essor du Canada. C'est un héritage dont il s'enorgueillit et qu'il est fier de mettre à l'honneur en faisant don au Musée des sciences et de la technologie du Canada de sa vaste collection de photographies, véritable compte rendu en images de 150 ans d'histoire.

David McLean, *président du Conseil*

Il fut un temps où nos rails étaient porteurs de l'espoir de toute une nation.

Il fut un temps où l'Amérique du Nord s'éveillait à ses vastes possibilités et aux rêves les plus grands.

Il fut un temps où les plus grandes villes du continent se bâtissaient, où le télégraphe régnait en maître et où le train était le principal mode de transport des voyageurs et des marchandises à la grandeur d'une Amérique en pleine évolution.

Les choses ont beaucoup changé depuis, et les photographies qui constituent la vaste collection du CN sont autant de jalons de ce long parcours. Remontant dans certains cas jusqu'aux années 1850, elles portent remarquablement témoignage de l'histoire du rail au Canada et aux États-Unis. Cette collection est un compte rendu unique et inestimable de l'évolution économique, sociale, culturelle et technologique de tout un continent. On dit qu'une image vaut mille mots. Si c'est vrai, alors ce sont des encyclopédies entières qui sont racontées dans cette magnifique collection.

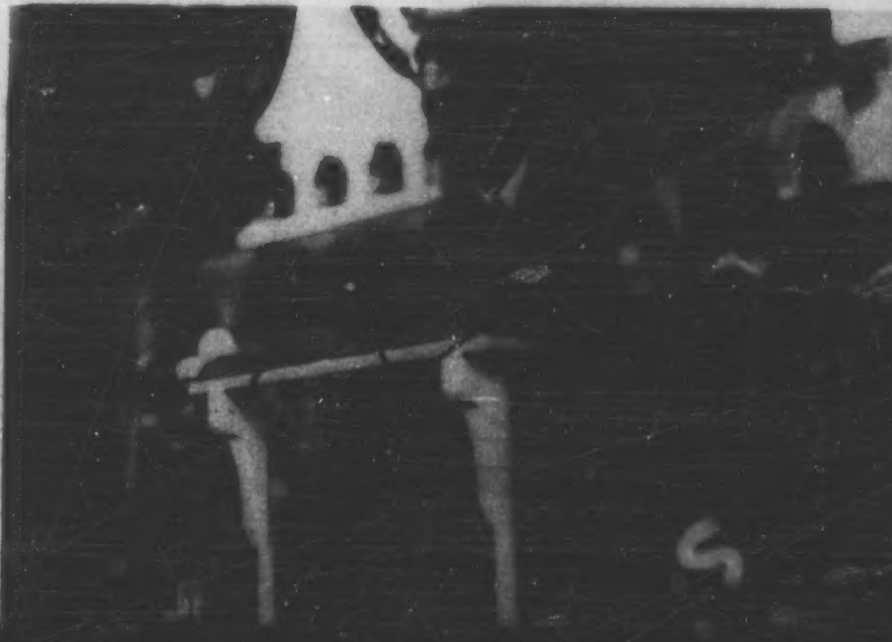
En mai 2000, le CN a fait don de sa collection de photos historiques au Musée des sciences et de la technologie du Canada, qui s'emploie à les numériser pour en permettre la consultation par Internet.

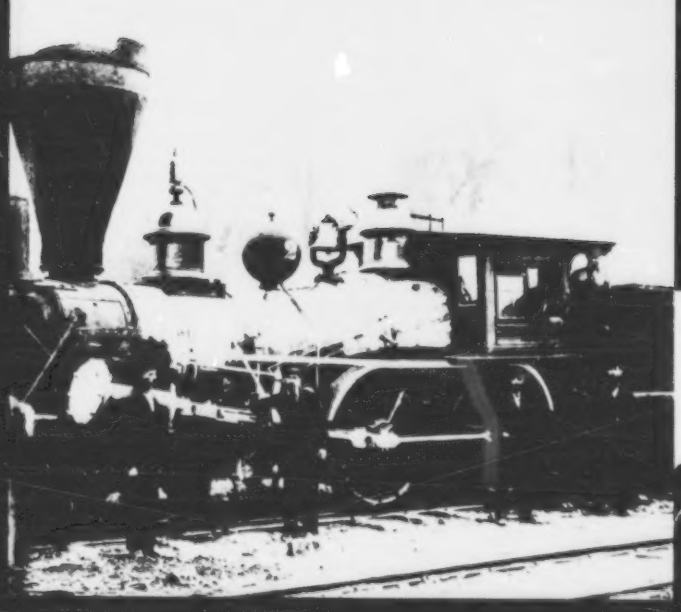
Le Canada et les États-Unis partagent un riche héritage, et nous sommes fiers de la part que le CN y tient. Nous croyons que ce don était le meilleur moyen de faire connaître l'histoire glorieuse du CN tout comme d'en assurer la préservation, pendant que nous déployons tous les efforts pour lui ménager un avenir à la mesure de son passé.

Matériel de construction de la plate-forme tiré par des chevaux; Tranquille (Colombie-Britannique), vers 1910

# Faire prése du pas

L'allocution du héros de l'aviation Charles Lindbergh, à l'occasion des cérémonies qui ont marqué le Jubilé de diamant du Canada, a été radiodiffusée par le CN; il s'agissait de la première émission de radio diffusée à l'échelle du pays; Ottawa (Ontario), le 1er juillet 1927





La *Toronto*, première locomotive construite au Canada, portait le numéro 2 parmi les locomotives du Northern Railway of Canada, Toronto (Ontario), vers 1874.

On peut voir certaines des photos de la collection dans la section « Images de l'histoire » du site Web du CN à l'adresse www.cn.ca/histoire

Arrivée de familles d'immigrants au Canada, Winnipeg (Manitoba), vers 1925.

Un cultivateur de céréales des Prairies ajoute du fil dans sa lieuse, une machine tirée par des chevaux servant à couper et lier les tiges de blé en gerbes, près de Wainwright (Alberta), vers 1924.

Le général Dwight Eisenhower et l'honorable Angus L. Macdonald, premier ministre de la Nouvelle-Écosse, en route vers le SS Queen Mary, Halifax (Nouvelle-Écosse), en 1946.

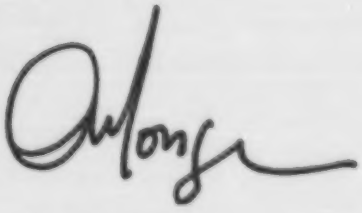
Au cours de l'année 2000, la cinquième depuis que le CN est devenu une société cotée en bourse, la Compagnie a poursuivi son remarquable revirement sur le plan de la performance financière. Ce revirement fait suite aux changements fondamentaux que nous avons apportés à notre façon d'exploiter et de diriger l'entreprise. Pour prospérer dans un secteur à forte prédominance de capital, nous avons assoupli de façon marquée notre structure de coûts, accentué nettement nos efforts au chapitre de la productivité des actifs et inculqué, partout dans l'entreprise, une puissante discipline en matière de performance financière.

Aujourd'hui, le CN est une entreprise plus souple et plus solide, fermement orientée sur le service à la clientèle. Grâce à cette discipline et à cette orientation, le CN a obtenu, au cours de l'exercice 2000, un rendement du capital investi en accord avec son coût du capital, un indicateur clé de santé financière. Ces réalisations ont permis d'offrir une importante plus-value aux actionnaires; en outre, la capitalisation boursière de l'entreprise a quintuplé depuis le premier appel public à l'épargne.

Le CN étant aujourd'hui nettement en tête du peloton, le défi pour l'avenir consiste à maintenir notre élan. Nous sommes tout à fait conscients de la nécessité de préserver à long terme la santé financière de l'entreprise, soit tout au long du cycle économique, et non seulement pendant une année ou deux. Dans le contexte d'un ralentissement économique prévu pour 2001, nous devons pousser nos efforts encore plus loin et porter notre performance à un niveau supérieur d'excellence. Le défi est de taille, mais je suis persuadé que le CN pourra le relever avec succès grâce à ses ressources et à sa détermination.

Je vous invite à examiner en détail les résultats du CN présentés dans nos états financiers de 2000. Ces résultats vous convaincront, j'en suis sûr, que le CN dispose d'assises solides pour l'avenir et est en mesure d'offrir à ses actionnaires le potentiel continu d'une création de valeur.

*Le Vice-président exécutif et chef de la direction financière,*



Claude Mongeau

Table des matières

**Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada**


32 Quelques statistiques ferroviaires
33 Analyse de la direction
45 Rapport de la direction
45 Rapport des vérificateurs
46 État consolidé des résultats
47 État consolidé du bénéfice global
48 Bilan consolidé
49 État consolidé de l'évolution de l'avoir des actionnaires
50 État consolidé des flux de trésorerie


**Notes afférentes aux états financiers consolidés**


51 1 Énoncé des conventions comptables importantes
53 2 Changements de convention comptable
53 3 Acquisition de la Wisconsin Central Transportation Corporation
53 4 Regroupements d'entreprises
54 5 Débiteurs
54 6 Immobilisations
54 7 Autres éléments d'actif et charges reportées
55 8 Facilités de crédit
55 9 Créditeurs et charges à payer
55 10 Autres éléments de passif et crédits reportés
56 11 Dette à long terme
57 12 Capital-actions et titres privilégiés convertibles
58 13 Régimes d'achat d'actions
59 14 Régimes de retraite
60 15 Charge spéciale
60 16 Intérêts débiteurs
61 17 Autres produits
61 18 Impôts sur le revenu
61 19 Information sectorielle
62 20 Bénéfice par action
62 21 Engagements et éventualités d'importance
63 22 Instruments financiers
64 23 Autre bénéfice (perte) globalité)
66 24 Information financière consolidée de l'Illinois Central Railroad Company
66 25 Données financières trimestrielles
66 26 Chiffres comparatifs

## Quelques statistiques ferroviaires

| *Exercice terminé le 31 décembre* | 2000 | 1999 | 1998 | 1998 |
|---|---|---|---|---|
| | | | Pro forma[1] | |
| **Activités ferroviaires** | | | | |
| Produits marchandises *(en millions de dollars)* | 5 236 | 5 032 | 4 952 | 3 943 |
| Tonnes-milles brutes *(en millions)* | 288 150 | 274 488 | 263 ,470 | 216 501 |
| Tonnes-milles commerciales (TMC) *(en millions)* | 149 557 | 143 613 | 138 669 | 112 929 |
| Milles de parcours *(Canada et États-Unis)* | 15 532 | 15 777 | 16 911 | 13 741 |
| Charges d'exploitation (à l'exclusion de la charge spéciale de 1998) par TMC *(en cents)* | 2,53 | 2,62 | 2,78 | 2,72 |
| Produits marchandises par TMC *(en cents)* | 3,50 | 3,50 | 3,57 | 3,49 |
| Wagons complets *(en milliers)* | 3 796 | 3 645 | 3 483 | 2 456 |
| Produits marchandises par wagon complet *(en dollars)* | 1 379 | 1 381 | 1 422 | 1 605 |
| Carburant diesel consommé *(en millions de litres)* | 1 292 | 1 250 | 1 291 | 1 064 |
| Prix moyen du carburant *(en dollars/litres)* | 0,33 | 0,23 | 0,23 | 0,24 |
| Tonnes-milles commerciales par litre de carburant consommé | 116 | 115 | 107 | 106 |
| Tonnes-milles brutes par litre de carburant consommé | 223 | 220 | 204 | 203 |
| Carburant diesel consommé *(en millions de gallons US)* | 341 | 330 | 341 | 281 |
| Prix moyen du carburant *(en dollars/gallon US)* | 1,24 | 0,87 | 0,87 | 0,90 |
| Tonnes-milles commerciales par gallon US de carburant consommé | 439 | 435 | 407 | 402 |
| Tonnes-milles brutes par gallon US de carburant consommé | 845 | 832 | 773 | 770 |
| Ratio de locomotives avariées *(%)* | 6,0 | 6,8 | 7,8[2] | 7,8 |
| Ratio de wagons avariés *(%)* | 5,1 | 5,4[2] | 3,4[2] | 3,4 |
| **Productivité** | | | | |
| Ratio d'exploitation (à l'exclusion de la charge spéciale de 1998) *(%)* | 69,6 | 72,0 | 75,1 | 75,3 |
| Produits marchandises par mille parcouru *(en milliers de dollars)* | 337 | 319 | 293 | 287 |
| Tonnes-milles commerciales par mille parcouru *(en milliers)* | 9 629 | 9 103 | 8 200 | 8 218 |
| Produits marchandises par employé – effectif moyen *(en milliers de dollars)* | 233 | 214 | 198 | 183 |
| Tonnes-milles commerciales par employé – effectif moyen *(en milliers)* | 6 660 | 6 113 | 5 548 | 5 249 |
| **Effectif** | | | | |
| Effectif à la fin de l'exercice | 21 378 | 21 563 | 22 653 | 19 198 |
| Effectif moyen de l'exercice | 22 457 | 23 493 | 24 993 | 21 514 |
| Charge de main-d'œuvre et avantages sociaux par TMC *(en cents)* | 0,99 | 1,05 | 1,14 | 1,14 |
| Taux de fréquence des blessures par 200 000 heures-personnes | 5,5 | 7,3 | 6,8 | 7,5 |
| Taux d'accidents par million de trains-milles | 2,1 | 2,2 | 2,3 | 1,4 |
| **Données financières** | | | | |
| Ratio capitaux empruntés/capitaux investis *(% à la fin de l'exercice)* | 41,4 | 42,7 | 45,0[2] | 45,0 |
| Rendement de l'actif *(% à la fin de l'exercice)* [3] | 6,5 | 5,7 | 5,9[2] | 5,9 |

*(1) Les données pro forma se rapportent à la consolidation des résultats financiers et des statistiques de l'Illinois Central Corporation (IC), en supposant que la Compagnie ait acquis l'IC et en ait pris le contrôle le 1er janvier 1998.*

*(2) À l'exclusion de l'Illinois Central Corporation.*

*(3) Bénéfice avant l'effet cumulatif des changements de convention comptable, rajusté de façon à exclure la charge spéciale de 1998.*

*Certaines des données comparatives de 1999 et 1998 ont été reclassées pour correspondre à la présentation de 2000.*

## Analyse de la direction

*L'analyse de la direction rend compte de la situation financière et des résultats d'exploitation de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) et de ses filiales en propriété exclusive, y compris la Grand Trunk Corporation et l'Illinois Central Corporation (IC). Dans cette analyse, le mot «Compagnie» désigne le CN et ses filiales, selon le contexte. Les actions ordinaires du CN sont inscrites aux bourses de Toronto et de New York. À moins d'indication contraire, toutes les données financières contenues dans le présent document sont exprimées en dollars canadiens et sont établies selon les principes comptables généralement reconnus (PCGR) aux États-Unis.*

### Résultats financiers

#### Comparaison entre 2000 et 1999

La Compagnie a déclaré un bénéfice net consolidé de 937 M$ (4,81 $ par action en circulation) pour l'exercice terminé le 31 décembre 2000, comparativement à 751 M$ (3,81 $ par action en circulation) pour l'exercice terminé le 31 décembre 1999. Le bénéfice dilué par action a été de 4,67 $ pour l'exercice 2000 contre 3,74 $ en 1999.

Les exercices terminés les 31 décembre 2000 et 1999 comprennent des éléments ayant des répercussions sur la comparabilité des résultats d'exploitation. En 2000, la Compagnie a enregistré un gain de 84 M$, 58 M$ après impôts (0,30 $ par action en circulation ou 0,28 $ par action après dilution) résultant de l'échange de placements minoritaires en actions dans certaines coentreprises contre des actions ordinaires de 360networks Inc. Les résultats de l'exercice 1999 comprenaient l'effet cumulatif des changements de convention comptable de 5 M$ après impôts (0,03 $ par action en circulation et par action après dilution).

À l'exclusion des effets des éléments discutés précédemment, la Compagnie a enregistré un bénéfice net consolidé de 879 M$ (4,51 $ par action en circulation ou 4,39 $ par action après dilution) en 2000 comparativement à 746 M$ (3,78 $ par action en circulation ou 3,71 $ par action après dilution) en 1999.

Le bénéfice d'exploitation de 2000 s'est établi à 1 648 M$ contre 1 467 M$ en 1999, soit une augmentation de 181 M$, ou 12 %. Le ratio d'exploitation de 2000 a été de 69,6 % comparativement à 72,0 % en 1999.

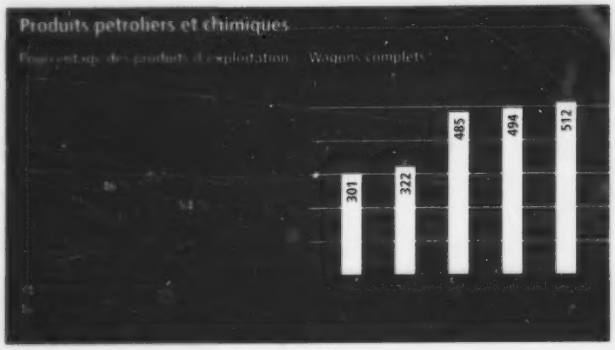
#### Produits d'exploitation

Pour l'exercice terminé le 31 décembre 2000, les produits d'exploitation ont totalisé 5 428 M$ contre 5 236 M$ en 1999. Cette hausse de 192 M$, ou 4 %, est attribuable dans une large mesure à un accroissement des produits d'exploitation réalisés par les groupes commerciaux des Véhicules automobiles, de l'Intermodal et des Produits céréaliers et engrais. Cet accroissement a été, en partie, neutralisé par la baisse des produits d'exploitation tirés du groupe commercial du Charbon. Les tonnes-milles commerciales ont augmenté de 4 % comparativement à 1999, tandis que les produits marchandises par tonne-mille commerciale sont demeurés inchangés.

| *Exercice terminé le 31 décembre* | 2000 | 1999 | 2000 | 1999 | 2000 | 1999 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Produits d'exploitation | | Tonnes-milles commerciales | | Produits marchandises par tonne-mille commerciale | |
| | *En millions* | | | | *En cents* | |
| Produits pétroliers et chimiques | 894 $ | 878 $ | 24 858 | 24 194 | 3,60 | 3,63 |
| Métaux et minéraux | 392 | 398 | 9 207 | 9 271 | 4,26 | 4,29 |
| Produits forestiers | 1 008 | 995 | 28 741 | 27 500 | 3,51 | 3,62 |
| Charbon | 328 | 402 | 15 734 | 18 645 | 2,08 | 2,16 |
| Produits céréaliers et engrais | 1 136 | 1 066 | 42 396 | 38 681 | 2,68 | 2,76 |
| Intermodal | 919 | 810 | 25 456 | 22 589 | 3,61 | 3,59 |
| Véhicules automobiles | 559 | 483 | 3 165 | 2 733 | 17,66 | 17,67 |
| Autres éléments | 192 | 204 | – | – | – | – |
| *Total* | 5 428 $ | 5 236 $ | 149 557 | 143 613 | 3,50 | 3,50 |

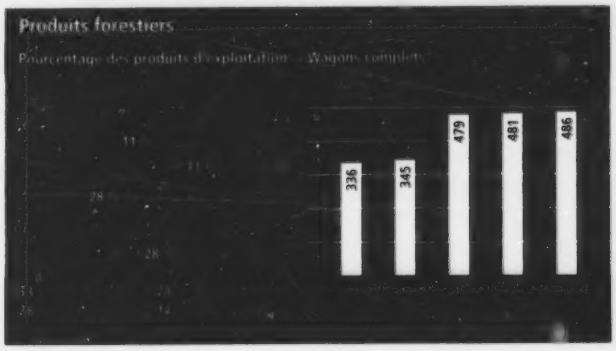
**Produits pétroliers et chimiques**

Les produits d'exploitation pour l'exercice terminé le 31 décembre 2000 ont augmenté de 16 M$, ou 2 %, par rapport à 1999. Cette augmentation est surtout attribuable à la hausse de la demande du gaz de pétrole, des produits chimiques et pétrochimiques industriels ainsi qu'à l'accroissement de la production lié aux expansions d'usines dans les segments des produits pétroliers. La faiblesse de la demande du marché pour le polychlorure de vinyle (matières plastiques PVC) et ces produits chimiques connexes, ainsi que celle des exportations de soufre aux États-Unis ont partiellement neutralisé ces améliorations. La diminution des produits marchandises par tonne-mille commerciale de 1 % au cours de l'exercice est principalement attribuable aux modifications apportées à certaines structures contractuelles et tarifaires.



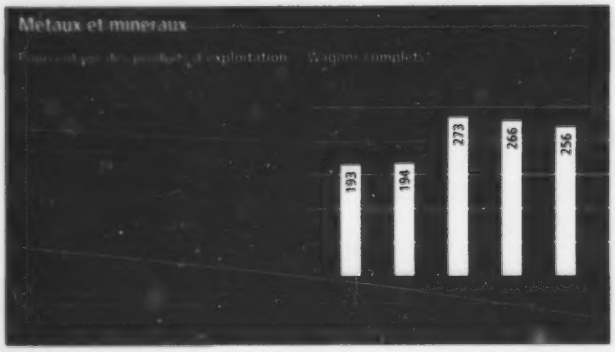

**Produits forestiers**

Les produits d'exploitation de 2000 ont augmenté de 13 M$ par rapport à 1999, soit une hausse de 1 %. L'accroissement de la part de marché de la Compagnie et la forte demande au sein du segment du papier ont favorisé la croissance au cours de l'exercice. Le ralentissement des expéditions de bois d'œuvre en raison de la diminution des prix des marchandises et de la faiblesse du marché de la construction résidentielle aux États-Unis par rapport à 1999 a neutralisé en partie ces améliorations. La baisse des produits marchandises par tonne-mille commerciale de 3 % pour l'exercice peut être attribuée à une augmentation de la longueur moyenne des parcours. Des pressions sur les tarifs par suite de regroupements dans le secteur des produits forestiers ont également eu une incidence.



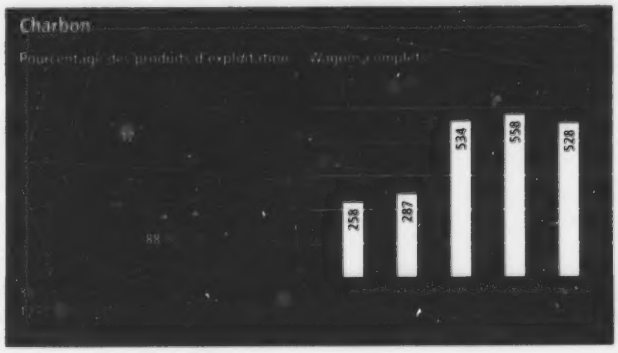

**Métaux et minéraux**

Les produits d'exploitation pour l'exercice terminé le 31 décembre 2000 ont diminué de 6 M$, ou 2 %, par rapport à 1999. La baisse constatée pour l'exercice reflète le ralentissement des expéditions d'acier fini, lequel est surtout attribuable à un plus petit nombre de projets de construction de pipelines dans l'Ouest canadien et aux arrêts de production de clients en 2000. Cette diminution a été partiellement compensée, d'une part, par l'accroissement de la part de marché de la Compagnie dans les marchés généraux de l'acier au cours du premier semestre de 2000 et les marchés des concentrés au cours de l'exercice, et d'autre part, par la vigueur de ces mêmes marchés. La baisse des produits marchandises par tonne-mille commerciale de 1 % au cours de l'exercice est surtout attribuable à une augmentation de la longueur moyenne des parcours.



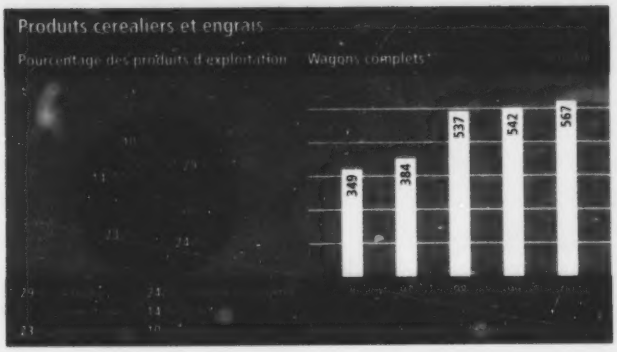

**Charbon**

Les produits d'exploitation de l'exercice terminé le 31 décembre 2000 ont diminué de 74 M$, ou 18 %, par rapport à 1999. La faiblesse continue des conditions du marché de l'exportation canadienne du charbon a donné lieu à la baisse des expéditions ainsi qu'à la fermeture de certaines mines de charbon desservies par le CN. Par ailleurs, des réductions tarifaires supplémentaires, lesquelles sont liées au prix du charbon, ont amplifié cette faiblesse. La baisse des produits marchandises par tonne-mille commerciale de 4 % au cours de l'exercice est surtout attribuable à la baisse des tarifs marchandises applicables au charbon, lesquels sont liés aux prix contractuels de ce combustible.



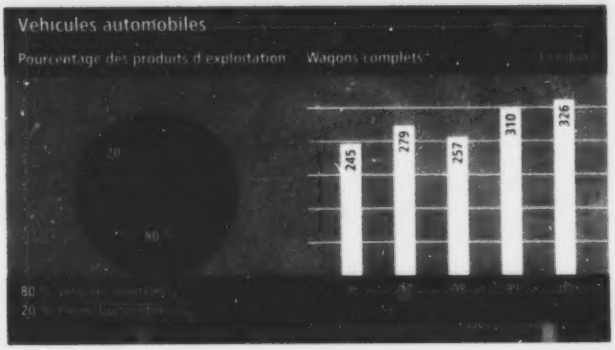
**Produits céréaliers et engrais**

Les produits d'exploitation de 2000 ont augmenté de 70 M$, ou 7 %, par rapport à 1999. Cette augmentation est surtout attribuable à la vigueur des exportations canadiennes de blé et d'orge, ainsi que des exportations d'oléagineux du Canada et des États-Unis. La baisse de 3 % des produits marchandises par tonne-mille commerciale au cours de l'exercice s'explique principalement par la baisse des tarifs de transport des produits céréaliers au Canada et par un changement favorisant le trafic sur longues distances.



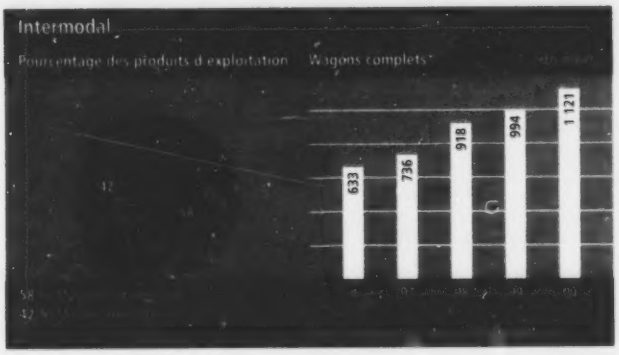

**Véhicules automobiles**

Les produits d'exploitation de l'exercice terminé le 31 décembre 2000 ont augmenté de 76 M$, ou 16 %, par rapport à 1999. L'augmentation des produits d'exploitation constatée pour l'exercice reflète la vitalité des ventes de véhicules en Amérique du Nord au cours des neuf premiers mois de 2000 de même que l'accroissement de la part de marché de la Compagnie attribuable, en partie, aux difficultés des concurrents en matière de service. Les produits marchandises par tonne-mille commerciale sont demeurés pratiquement inchangés au cours de l'exercice malgré l'augmentation de la longueur moyenne des parcours, en raison de l'accroissement du trafic à rendement plus élevé.




**Intermodal**

Les produits d'exploitation de 2000 ont augmenté de 109 M$, ou 13 %, par rapport à l'exercice terminé le 31 décembre 1999. L'accroissement du trafic des conteneurs transitant par les ports de Vancouver et d'Halifax ainsi que les gains de parts de marché de la Compagnie ont favorisé la croissance dans le segment international. Le segment nord-américain a bénéficié de la vigueur de l'économie nord-américaine ainsi que des gains de parts de marché de la Compagnie réalisés par suite de l'amélioration des services offerts. L'augmentation de 1 % des produits marchandises par tonne-mille commerciale au cours de l'exercice est surtout attribuable à un changement en faveur du trafic à rendement plus élevé.




**Autres éléments**

Les produits d'exploitation de l'exercice terminé le 31 décembre 2000 ont diminué de 12 M$, ou 6 %, par rapport à 1999. La diminution est surtout attribuable à la réception en 1999 d'un paiement non récurrent de l'Office des transports du Canada (OTC) d'une subvention de ligne secondaire relative à une réclamation pour les lignes non rentables. Cette diminution a été compensée en partie par la hausse des produits d'exploitation liés aux services de trains de banlieue en 2000.

### Charges d'exploitation

Les charges d'exploitation ont totalisé 3 780 M$ en 2000, contre 3 769 M$ en 1999. Ces dernières sont restées relativement stables par rapport à 1999, avec une augmentation de 11 M$ seulement, qui s'explique principalement par l'importante hausse des charges liées aux postes Carburant et Amortissement, partiellement neutralisée par les baisses inscrites à toutes les autres catégories de charges.

| *En millions de dollars* — *Exercice terminé le 31 décembre* | 2000 | | 1999 | |
|---|---|---|---|---|
| | Montant | % des produits | Montant | % des produits |
| Main-d'œuvre et avantages sociaux | 1 482 $ | 27,3 % | 1 509 $ | 28,8 % |
| Services acquis | 551 | 10,2 % | 569 | 10,9 % |
| Amortissement | 525 | 9,7 % | 490 | 9,3 % |
| Carburant | 446 | 8,2 % | 308 | 5,9 % |
| Location de matériel | 285 | 5,2 % | 328 | 6,3 % |
| Matières | 195 | 3,6 % | 204 | 3,9 % |
| Taxes d'exploitation | 158 | 2,9 % | 172 | 3,3 % |
| Risques divers et autres | 138 | 2,5 % | 189 | 3,6 % |
| *Total* | 3 780 $ | 69,6 % | 3 769 $ | 72,0 % |

*Main-d'œuvre et avantages sociaux :* En 2000, les charges de ce poste ont diminué de 27 M$, ou 2 %, par rapport à 1999. Cette diminution, qui s'explique principalement par l'effectif réduit de la Compagnie et par la baisse des charges de retraite, a été en partie annulée par des augmentations de salaire en 2000.

*Services acquis :* Par rapport à 1999, les coûts des services acquis ont diminué de 18 M$, ou 3 %, en 2000. Cette baisse est surtout attribuable à une nouvelle entente d'exploitation à sens unique et à l'accroissement des frais recouvrables liés à des projets d'installations communes. Cette diminution a été en partie annulée par la hausse des honoraires professionnels et de consultation liés au projet abandonné de regroupement CN-Burlington Northern Santa Fe (BNSF).

*Amortissement :* Par rapport à 1999, la charge d'amortissement a augmenté de 35 M$, ou 7 %, en 2000. Cette augmentation est attribuable à l'effet des acquisitions nettes d'immobilisations et à l'achat, à la fin de 1999, de matériel précédemment exploité en vertu de contrats de location-exploitation.

*Carburant :* En 2000, les charges de ce poste ont augmenté de 138 M$, ou 45 %, par rapport à 1999. Cette augmentation est surtout attribuable à la hausse de 43 % du prix moyen du carburant (déduction faite du programme de couverture des frais de carburant de la Compagnie) ainsi qu'à l'accroissement des volumes transportés. Des gains d'efficacité liés au carburant ont en partie annulé cette augmentation.

*Location de matériel :* Ces charges ont diminué de 43 M$, ou 13 %, en 2000 par rapport à 1999. Cette diminution s'explique principalement par les améliorations continues réalisées au chapitre de l'utilisation de l'actif grâce au plan de service de la Compagnie et par l'acquisition de matériel précédemment exploité en vertu de contrats de location-exploitation. Cette diminution a été en partie neutralisée par l'augmentation des volumes transportés et le nombre accru de wagons étrangers sur le réseau.

*Matières :* Les coûts des matières ont diminué de 9 M$, ou 4 %, en 2000 par rapport à 1999. Cette diminution est principalement attribuable à l'amélioration des pratiques d'achat et à la hausse des frais recouvrables de travaux effectués pour des tiers.

*Taxes d'exploitation :* Les taxes d'exploitation ont diminué de 14 M$, ou 8 %, en 2000 surtout en raison de la diminution d'impôts fonciers municipaux et d'un remboursement de taxes de vente liées à des exercices antérieurs. Cette diminution a été neutralisée en partie par l'augmentation des taxes sur le carburant diesel en raison des volumes transportés accrus.

*Risques divers et autres :* En 2000, les charges afférentes à ce poste ont diminué de 51 M$, ou 27 %, par rapport à 1999. Cette diminution s'explique en grande partie par celles des coûts liés aux questions environnementales et au matériel endommagé ainsi que par certains recouvrements non récurrents. Cette baisse a été partiellement annulée par l'augmentation des coûts liés aux risques divers, aux litiges et aux créances douteuses.

### Autres

*Intérêts débiteurs :* Les intérêts débiteurs, qui se sont élevés à 311 M$ pour l'exercice terminé le 31 décembre 2000, sont demeurés relativement stables par rapport à 1999.

*Autres produits :* Les autres produits que la Compagnie a dégagés pour 2000 ont atteint 136 M$, comparativement à 55 M$ en 1999. Cette augmentation est surtout attribuable au gain réalisé par la Compagnie sur l'échange de ses placements minoritaires en actions dans certaines coentreprises contre des actions de 360networks Inc.

*Charge d'impôts sur le revenu :* La Compagnie a inscrit une charge d'impôts sur le revenu de 536 M$ pour 2000, comparativement à 462 M$ pour 1999. Le taux d'imposition effectif a été de 36,4 % pour 2000, contre 38,2 % pour 1999. Le taux d'imposition effectif inférieur en 2000 reflète le niveau réduit des impôts sur le revenu applicables à l'exploitation du CN et de ses filiales dans certaines juridictions.

### Comparaison entre 1999 et 1998

*Lorsqu'il y a lieu et uniquement à des fins de comparaison, l'analyse de la direction des résultats financiers pour la comparaison entre 1999 et 1998 a aussi été préparée en utilisant les chiffres pro forma de 1998, qui sont présentés à la Note 4 des états financiers consolidés de 1999. Les données pro forma de 1998, telles qu'elles sont utilisées dans les présentes, se rapportent à la consolidation des résultats d'exploitation de l'IC, en supposant que la Compagnie ait acquis l'IC et en ait pris le contrôle le 1er janvier 1998.*

La Compagnie a déclaré un bénéfice net consolidé de 751 M$ (3,81 $ par action en circulation) pour l'exercice terminé le 31 décembre 1999, comparativement à 266 M$ (1,45 $ par action en circulation) ou 295 M$ (1,54 $ par action en circulation) sur une base pro forma, pour l'exercice terminé le 31 décembre 1998. Le bénéfice dilué par action a été de 3,74 $ pour l'exercice 1999 contre 1,44 $ (1,53 $ sur une base pro forma) en 1998.

Les exercices terminés les 31 décembre 1999 et 1998 comprennent des éléments ayant des répercussions sur la comparabilité des résultats d'exploitation. En 1999, la Compagnie a inscrit une somme de 5 M$ après impôts (0,03 $ par action en circulation et par action après dilution) au titre de l'effet cumulatif des changements de convention comptable pour certaines charges liées à des améliorations apportées aux ponts et autres structures et aux wagons, ainsi que pour des coûts liés aux blessures subies par le personnel. En 1998, la Compagnie a inscrit une charge spéciale de 590 M$, 345 M$ après impôts (1,89 $ par action en circulation, 1,80 $ par action en circulation sur une base pro forma ou 1,87 $ par action après dilution, 1,78 $ par action après dilution sur une base pro forma) pour tenir compte des compressions de l'effectif et une somme de 42 M$ après impôts (0,23 $ par action en circulation et par action après dilution, 0,22 $ par action en circulation et par action après dilution sur une base pro forma) pour tenir compte de l'effet cumulatif du changement de convention comptable relatif aux coûts des régimes de retraite.

À l'exclusion des effets des éléments discutés précédemment de 5 M$ (0,03 $ par action en circulation et par action après dilution) en 1999 et 303 M$ (1,66 $ par action en circulation, 1,58 $ par action en circulation sur une base pro forma ou 1,64 $ par action après dilution, 1,56 $ par action après dilution sur une base pro forma) en 1998, la Compagnie a enregistré un bénéfice net consolidé de 746 M$ (3,78 $ par action en circulation ou 3,71 $ par action après dilution) pour l'exercice terminé le 31 décembre 1999, comparativement à 569 M$ (3,11 $ par action en circulation ou 3,08 $ par action après dilution) ou 598 M$ (3,12 $ par action en circulation ou 3,09 $ par action après dilution) sur une base pro forma, pour l'exercice terminé le 31 décembre 1998.

Le bénéfice d'exploitation de 1999 s'est établi à 1 467 M$ contre 418 M$ (691 M$ sur une base pro forma) en 1998. À l'exclusion de la charge spéciale, le bénéfice d'exploitation a augmenté de 459 M$, ou 46 % (186 M$ ou 15 % sur une base pro forma) en 1999, comparativement au bénéfice d'exploitation de 1998 de 1 008 M$ (1 281 M$ sur une base pro forma). Le ratio d'exploitation de 1999 a été de 72,0 % comparativement à 75,3 % (75,1 % sur une base pro forma) en 1998, à l'exclusion de la charge spéciale.

### Produits d'exploitation

Pour l'exercice terminé le 31 décembre 1999, les produits d'exploitation ont totalisé 5 236 M$ contre 4 078 M$ en 1998, soit une hausse de 1 158 M$, ou 28 %, attribuable dans une large mesure à la consolidation des résultats d'exploitation de l'IC en 1999.

Lorsqu'on compare les produits d'exploitation de 1999 avec ceux pro forma de 1998 de 5 137 M$, on constate que les produits d'exploitation de l'exercice ont augmenté de 99 M$, ou 2 %. L'augmentation est surtout attribuable à un accroissement des produits d'exploitation réalisés par les groupes commerciaux des Véhicules automobiles, des Produits pétroliers et chimiques et de l'Intermodal, accroissement qui a été, en partie, neutralisé par les produits d'exploitation tirés du groupe commercial du Charbon. Les tonnes-milles commerciales ont augmenté de 4 %, tandis que les produits marchandises par tonne-mille commerciale ont diminué de 2 %.

*Les données de 1998 présentées dans le tableau ci-dessous ont été établies sur une base pro forma. Seulement à des fins de comparaison, les écarts se rapportant à chacun des groupes commerciaux sont exposés ci-après dans le cadre d'une analyse faisant appel uniquement aux chiffres pro forma de 1998.*

| *Exercice terminé le 31 décembre* | 1999 | 1998 | 1999 | 1998 | 1999 | 1998 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Produits d'exploitation | | Tonnes-milles commerciales | | Produits marchandises par tonne-mille commerciale | |
| | *En millions* | | | | *En cents* | |
| Produits pétroliers et chimiques | 878 $ | 851 $ | 24 194 | 22 100 | 3,63 | 3,85 |
| Métaux et minéraux | 398 | 408 | 9 271 | 9 970 | 4,29 | 4,09 |
| Produits forestiers | 995 | 979 | 27 500 | 26 220 | 3,62 | 3,73 |
| Charbon | 402 | 474 | 18 645 | 19 907 | 2,16 | 2,38 |
| Produits céréaliers et engrais | 1 066 | 1 068 | 38 681 | 37 904 | 2,76 | 2,82 |
| Intermodal | 810 | 790 | 22 589 | 20 353 | 3,59 | 3,88 |
| Véhicules automobiles | 483 | 382 | 2 733 | 2 215 | 17,67 | 17,25 |
| Autres éléments | 204 | 185 | – | – | – | – |
| *Total* | 5 236 $ | 5 137 $ | 143 613 | 138 669 | 3,50 | 3,57 |

**Produits pétroliers et chimiques**
Les produits d'exploitation pour l'exercice terminé le 31 décembre 1999 ont augmenté de 27 M$, ou 3 %, par rapport à 1998. La croissance découle des conditions favorables des marchés du soufre, des plastiques et des dérivés du plastique, particulièrement au Canada, et de la fermeté de la demande pour le gaz de pétrole liquéfié. L'amélioration a été en partie annulée par une hausse des paiements effectués à des chemins de fer d'intérêt local, hausse qui est liée au programme de rationalisation du réseau de la Compagnie. Une augmentation de la longueur moyenne des parcours a entraîné une diminution de 6 % des produits marchandises par tonne-mille commerciale.

**Métaux et minéraux**
Les produits d'exploitation pour l'exercice terminé le 31 décembre 1999 ont diminué de 10 M$, ou 2 %, par rapport à 1998. La diminution s'explique par un ralentissement des expéditions d'acier en raison d'un accroissement, au début de l'exercice, des importations d'acier en provenance de l'étranger aux États-Unis et au Canada. Cette diminution a été partiellement compensée par l'accroissement du trafic des matériaux de construction dû à la vitalité du secteur de la construction, ainsi que par la vigueur du trafic des métaux non ferreux au Canada. L'accroissement des produits marchandises par tonne-mille commerciale de 5 % est attribuable à une diminution de la longueur moyenne des parcours.

**Produits forestiers**
Les produits d'exploitation de 1999 ont augmenté de 16 M$, ou 2 %, par rapport à 1998. Cette performance positive en 1999 reflétait l'augmentation du trafic de bois d'œuvre et de panneaux par suite du raffermissement des marchés de la construction au Canada et aux États-Unis, une reprise graduelle des marchés internationaux de la pâte de bois de même qu'une grève déclenchée chez un important client producteur de papier en 1998. La hausse des paiements effectués à des chemins de fer d'intérêt local, qui est liée au programme de rationalisation du réseau de la Compagnie, a eu pour effet de neutraliser en partie les améliorations enregistrées au cours de 1999. Un changement en faveur du trafic sur longues distances a contribué à réduire de 3 % les produits marchandises par tonne-mille commerciale.

**Charbon**
Les produits d'exploitation de l'exercice terminé le 31 décembre 1999 ont diminué de 72 M$, ou 15 %, par rapport à 1998. La baisse constatée en 1999 était due au fléchissement des exportations canadiennes de charbon en raison d'une réduction de la production d'acier en Asie et des réductions des prix contractuels du charbon. La baisse de 9 % des produits marchandises par tonne-mille commerciale s'explique principalement par une baisse des tarifs marchandises applicables au charbon, lesquels sont liés aux prix de ce combustible.

**Produits céréaliers et engrais**
Les produits d'exploitation sont demeurés pratiquement inchangés en 1999. La baisse de 2 M$ reflétait un ralentissement des expéditions d'huile et de graines de canola en raison des conditions du marché, la faiblesse des exportations canadiennes de blé au début de 1999, de même que la hausse des paiements effectués à des chemins de fer d'intérêt local liée au programme de rationalisation du réseau de la Compagnie. Ces baisses ont été compensées par l'augmentation des exportations américaines de maïs transitant par le golfe du Mexique, ainsi que celle des expéditions de potasse qui est liée à la croissance importante des exportations canadiennes de potasse au cours du quatrième trimestre de 1999. La baisse de 2 % des produits marchandises par tonne-mille commerciale résulte principalement de la réduction, en août 1998, de 1,2 % des tarifs de transport réglementés pour les produits céréaliers canadiens.

**Intermodal**
Les produits d'exploitation en 1999 ont augmenté de 20 M$, ou 3 %, par rapport à l'exercice terminé le 31 décembre 1998. Cette augmentation était surtout attribuable à la vitalité du segment international, allant de pair avec l'intensification du trafic des conteneurs, et à l'obtention d'un nouveau trafic transitant par le port de Vancouver. Le segment nord-américain a également contribué à cette croissance alimentée par la vigueur de l'économie américaine. Cette croissance a été en partie neutralisée par la faiblesse du marché intérieur canadien des expéditions à destination de l'Ouest. Une concurrence intense et un changement dans les circuits de distribution, à la fois dans les segments international et nord-américain, ont entraîné une baisse de 7 % des produits marchandises par tonne-mille commerciale.

**Véhicules automobiles**
Les produits d'exploitation de l'exercice terminé le 31 décembre 1999 se sont accrus de 101 M$, ou 26 %, par rapport à 1998. L'augmentation constatée va de pair avec la progression enregistrée dans les ventes de véhicules tant au Canada qu'aux États-Unis, de même qu'avec la croissance à deux chiffres des exportations canadiennes de véhicules, et elle tient compte également des effets d'une grève survenue chez un important constructeur d'automobiles en 1998. L'augmentation de 2 % des produits marchandises par tonne-mille commerciale s'explique surtout par un changement des circuits de distribution et par la faiblesse du dollar canadien au début de 1999.

**Autres éléments**
Les produits d'exploitation de l'exercice terminé le 31 décembre 1999 ont augmenté de 19 M$, ou 10 %, par rapport à 1998. Cette hausse est surtout attribuable au dernier paiement de 21 M$ d'une subvention de ligne secondaire relative à la réclamation de 1996 pour les lignes non rentables.

### Charges d'exploitation

Les charges d'exploitation ont totalisé 3 769 M$ en 1999, contre 3 660 M$ en 1998. Comparativement aux charges d'exploitation de 3 070 M$ en 1998, exclusion faite de la charge spéciale pour les compressions de l'effectif, les charges d'exploitation ont augmenté de 699 M$, ou 23 %, en 1999 surtout en raison de la consolidation des charges d'exploitation de l'IC en 1999.

Les charges d'exploitation pro forma pour l'exercice terminé le 31 décembre 1998 se sont élevées à 4 446 M$. Comparativement aux charges d'exploitation pro forma de 1998 qui se sont élevées à 3 856 M$, à l'exclusion de la charge spéciale, les charges d'exploitation de 1999 ont diminué de 87 M$, ou 2 %. Cette diminution s'explique principalement par la baisse des charges liées à la main-d'œuvre et aux avantages sociaux, à la location de matériel et aux taxes d'exploitation, laquelle a été partiellement neutralisée par la hausse des coûts des services acquis.

*Les données de 1998 présentées dans le tableau ci-dessous ont été établies sur une base pro forma. Seulement à des fins de comparaison, les écarts se rapportant à chaque catégorie de charge d'exploitation sont exposés ci-après dans le cadre d'une analyse faisant appel uniquement aux chiffres pro forma de 1998.*

| *En millions de dollars* — *Exercice terminé le 31 décembre* | 1999 | | 1998 | |
|---|---|---|---|---|
| | Montant | % des produits | Montant | % des produits |
| Main-d'œuvre et avantages sociaux | 1 509 $ | 28,8 % | 1 586 $ | 30,9 % |
| Services acquis | 569 | 10,9 % | 515 | 10,0 % |
| Amortissement | 490 | 9,3 % | 497 | 9,7 % |
| Carburant | 308 | 5,9 % | 312 | 6,1 % |
| Location de matériel | 328 | 6,3 % | 354 | 6,9 % |
| Matières | 204 | 3,9 % | 219 | 4,3 % |
| Taxes d'exploitation | 172 | 3,3 % | 199 | 3,9 % |
| Risques divers et autres | 189 | 3,6 % | 174 | 3,3 % |
| | 3 769 | 72,0 % | 3 856 | 75,1 % |
| Charge spéciale | – | | 590 | |
| *Total* | 3 769 $ | | 4 446 $ | |

*Main-d'œuvre et avantages sociaux :* En 1999, les charges de ce poste ont diminué de 77 M$, ou 5 %, par rapport à 1998. La majeure partie de cette baisse était attribuable à l'effectif réduit de la Compagnie et à la hausse des coûts d'indemnisation des accidents du travail en 1998; cette baisse a été en partie annulée par les augmentations consenties en 1999 au chapitre des salaires et des avantages sociaux.

*Services acquis :* Par rapport à 1998, les coûts des services acquis ont augmenté de 54 M$, ou 10 %, en 1999. Cette hausse était principalement due à une augmentation des coûts au titre des frais de consultation et d'intégration, des frais d'impartition ainsi qu'à une charge de 20 M$ engagée au quatrième trimestre de 1999 au titre des coûts liés au projet de regroupement du CN et du BNSF.

*Amortissement :* Par rapport à 1998, la charge d'amortissement a diminué de 7 M$, ou 1 %, en 1999. L'effet de l'acquisition d'immobilisations a été plus qu'annulé par l'effet de la révision des taux d'amortissement par suite d'une étude effectuée au début de 1999 sur les taux d'amortissement de la Compagnie.

*Carburant :* Des gains d'efficacité liés au carburant et la baisse du prix moyen du carburant en 1999 (y compris les effets du programme de couverture des frais de carburant de la Compagnie) ont contribué à faire baisser de 4 M$, ou 1 %, les charges de carburant en 1999.

*Location de matériel :* Ces charges ont diminué de 26 M$, ou 7 %, en 1999 par rapport à 1998. Cette baisse était attribuable à une augmentation des produits découlant de la location de wagons en 1999, et à une diminution des locations à court terme, principalement par suite de l'utilisation plus efficace de l'actif en vertu du nouveau plan de service.

*Matières :* Les coûts des matières ont diminué de 15 M$, ou 7 %, en 1999 par rapport à 1998. La diminution enregistrée en 1999 découlait principalement de la réduction du nombre de réparations courantes en raison du nombre inférieur de locomotives et de wagons mis en service.

*Taxes d'exploitation :* Les taxes d'exploitation ont diminué de 27 M$, ou 14 %, en 1999 surtout en raison d'une baisse du taux statutaire de la taxe sur le carburant diesel en Alberta, d'un remboursement de taxes applicables à des exercices antérieurs et de la diminution des taux d'impôts fonciers municipaux dans certaines juridictions.

*Risques divers et autres :* Les charges afférentes à ce poste ont augmenté de 15 M$, ou 9 %, en 1999. L'augmentation était principalement attribuable à la hausse de la provision constituée pour les frais environnementaux en 1999 ainsi qu'à un recouvrement de coûts unique provenant d'un tiers en 1998. Cette augmentation a été neutralisée, en partie, par une baisse des coûts afférents à des poursuites judiciaires en 1999.

**Autres**

*Intérêts débiteurs :* Les intérêts débiteurs se sont élevés à 314 M$ pour l'exercice terminé le 31 décembre 1999, comparativement à 242 M$ en 1998. La hausse de 72 M$ observée en 1999 était surtout attribuable à la consolidation de l'IC en 1999. Comparativement aux chiffres pro forma de 1998, les intérêts débiteurs ont diminué de 17 M$, principalement en raison du remboursement d'une partie de la dette effectué à même le produit des émissions d'actions ordinaires et de titres privilégiés convertibles à la fin de juin 1999.

*Autres produits :* La Compagnie a consolidé les résultats de l'IC en 1999. En 1998, la Compagnie comptabilisait son investissement dans l'IC selon la méthode de comptabilisation à la valeur de consolidation. La participation aux bénéfices de l'IC pour l'exercice terminé le 31 décembre 1998 s'élevait à 105 M$. Des données pro forma sont présentées à la Note 4 des états financiers consolidés de 1999, en supposant que la Compagnie ait consolidé les résultats de l'IC le 1er janvier 1998.

Les autres produits que la Compagnie a dégagés pour 1999 ont atteint 55 M$, comparativement à 17 M$ (23 M$ sur une base pro forma) en 1998, à l'exclusion de la participation aux bénéfices de l'IC. L'augmentation enregistrée en 1999 est surtout attribuable au produit de 20 M$ inscrit au premier trimestre au titre des redevances d'utilisation de l'emprise et, pour la période comparative correspondante, à la perte de change non matérialisée de 26 M$ sur la conversion de la dette à long terme de la Compagnie libellée en dollars US.

*Charge d'impôts sur le revenu :* La Compagnie a inscrit une charge d'impôts sur le revenu de 462 M$ pour l'exercice terminé le 31 décembre 1999, comparativement à une charge d'impôts sur le revenu de 74 M$ (130 M$ sur une base pro forma) pour 1998. Le taux d'imposition effectif a été de 38,2 % pour 1999, contre 40,7 % (38,5 % sur une base pro forma) pour 1998, exclusion faite de la participation aux bénéfices de l'IC ainsi que de l'effet de la charge spéciale en 1998.

## Liquidités et ressources en capitaux

*Activités d'exploitation :* Les flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation pour l'exercice terminé le 31 décembre 2000 se sont établis à 1 506 M$, comparativement à 1 278 M$ en 1999. Le bénéfice net, à l'exclusion des éléments hors caisse, a généré des flux de trésorerie de 1 698 M$ en 2000, en hausse par rapport à 1 657 M$ en 1999. Une part des flux de trésorerie générés en 2000 et 1999 a été absorbée par les paiements au titre des compressions de l'effectif totalisant 189 M$ en 2000 et 219 M$ en 1999. Par suite des décaissements de 2000, les provisions pour compressions de l'effectif ont été réduites à 513 M$ au 31 décembre 2000. On prévoit que les décaissements relatifs à ces provisions pour compressions de l'effectif s'élèveront à environ 137 M$ en 2001.

*Activités d'investissement :* Les flux de trésorerie utilisés par les activités d'investissement en 2000 se sont élevés à 981 M$, comparativement à 898 M$ en 1999. Les dépenses nettes en immobilisations ont atteint 958 M$ pour l'exercice terminé le 31 décembre 2000, soit une hausse de 22 M$ par rapport à 1999. Les dépenses en immobilisations ont porté sur le renouvellement des voies, du matériel roulant et sur d'autres améliorations de capacité et de productivité.

La Compagnie prévoit que les dépenses en immobilisations en 2001 demeureront approximativement au même niveau qu'en 2000. Ce total inclura les sommes nécessaires pour le renouvellement continu des installations de base et pour d'autres acquisitions et investissements nécessaires à l'amélioration de l'efficacité de l'exploitation de la Compagnie et du service à la clientèle.

Au 31 décembre 2000, les engagements de la Compagnie étaient de 13 M$ pour l'acquisition de wagons, de 28 M$ pour des rails et de 25 M$ pour des traverses.

*Dividendes :* Au cours de l'exercice 2000, la Compagnie a versé à ses actionnaires des dividendes s'élevant à 136 M$, à raison de 0,175 $ par action, par trimestre.

*Activités de financement :* Les flux de trésorerie utilisés par les activités de financement se sont élevés à 679 M$ pour l'exercice terminé le 31 décembre 2000, contre 273 M$ en 1999. La Compagnie a utilisé une somme de 529 M$ en 2000 pour racheter des actions ordinaires dans le cadre du programme de rachat d'actions. En 2000, la Compagnie a inscrit une somme de 149 M$ (235 M$ en 1999) au titre des obligations découlant de contrats de location-acquisition pour du nouveau matériel et la levée d'options d'achat pour du matériel existant.

## Acquisition de la Wisconsin Central Transportation Corporation

Le 29 janvier 2001, par l'entremise d'une filiale en propriété exclusive à participation indirecte, la Compagnie et la Wisconsin Central Transportation Corporation (WC) ont conclu un accord de fusion (la Fusion) en vertu duquel la Compagnie fera l'acquisition du WC au prix d'achat approximatif de 1 200 M$ (800 M$ US ou 17,15 $ US par action) payable en espèces. Cette acquisition sera initialement financée par des emprunts et par l'encaisse disponible.

La Fusion est assujettie, entre autres, à l'approbation des actionnaires du WC. Ceux-ci devraient voter sur le projet de fusion au cours du premier semestre de 2001.

Selon les dispositions de la Fusion, l'obligation de la Compagnie de procéder à la Fusion est conditionnelle à l'obtention de la décision finale et sans appel du *Surface Transportation Board* (STB) des États-Unis approuvant la Fusion ou l'exemptant de la réglementation, et n'imposant pas aux parties des conditions qui auraient des répercussions défavorables importantes sur les avantages économiques prévus de la Fusion pour la Compagnie.

Si l'acquisition du WC se réalise, la Compagnie comptabilisera l'acquisition selon la méthode de l'achat pur et simple conformément à l'opinion 16 «*Business Combinations*» du *Accounting Principles Board* du *American Institute of Certified Public Accountants*. Selon cette méthode, la Compagnie préparera ses états financiers en tenant compte de la répartition du coût d'acquisition des actions du WC en fonction de la juste valeur des éléments d'actif et de passif du WC. Les résultats d'exploitation de la Compagnie tiendront compte des effets de l'acquisition à la suite de la réalisation de la Fusion.

### Placement dans 360networks Inc.

En mars 2000, la Compagnie a échangé ses placements minoritaires en actions dans certaines coentreprises contre 11,4 millions d'actions de 360networks Inc., une société qui offre des services réseau à large bande destinés aux sociétés de télécommunications, aux fournisseurs de services d'information, aux fournisseurs de services d'applications et aux entreprises axées sur les données. La Compagnie a inscrit les actions reçues à leur juste valeur estimative à la date de l'inscription, ce qui a entraîné un gain de 84 M$, 58 M$ après impôts (0,30 $ par action en circulation ou 0,28 $ par action après dilution).

Le 20 avril 2000, 360networks Inc. a effectué un premier appel public à l'épargne (APE). Selon les conditions d'une entente conclue avec 360networks Inc. et la réglementation en matière de valeurs mobilières, on ne s'attend pas à ce que la Compagnie vende ses actions dans 360networks Inc. au cours des 12 mois suivant le premier APE.

À la suite de l'APE, la Compagnie comptabilise son placement conformément aux dispositions du *Statement of Financial Accounting Standards* (SFAS) 115, *«Accounting for Certain Investments in Debt and Equity Securities»* du *Financial Accounting Standards Board* (FASB). Les actions détenues ont été classées comme «titres prêts à vendre» et, par conséquent, le placement est présenté à sa valeur marchande au poste Autres éléments d'actif et charges reportées du bilan. L'accroissement de la valeur du placement a été inscrit au poste Autre bénéfice global à titre de plus-value non matérialisée de 129 M$ (94 M$, après impôts) pour 2000. Au moment de la vente, la plus-value ou la moins-value non matérialisée après impôts serait renversée et inscrite au bénéfice. Au 31 décembre 2000, la valeur marchande du placement que détient la Compagnie s'élevait à 216 M$.

En vertu de contrats de vente distincts visant ses emprises, la Compagnie obtient des produits et utilise les liaisons à fibres optiques pour sa propre exploitation ferroviaire. Une fois la construction du réseau terminée, la Compagnie pourra compter sur un réseau continu de communications à fibres optiques nord-américain longeant ses emprises et reliant Vancouver, Halifax et La Nouvelle-Orléans.

### Programmes de rachat d'actions

En 2000, le Conseil d'administration de la Compagnie a donné son approbation à un programme de rachat d'actions qui permettait le rachat jusqu'à concurrence de 13 millions d'actions ordinaires de la Compagnie, conformément à une offre publique de rachat au prix courant du marché. Au cours de 2000, la Compagnie a utilisé 529 M$ pour racheter 13 millions d'actions ordinaires au prix moyen de 40,70 $ l'action.

Le 23 janvier 2001, le Conseil d'administration de la Compagnie a donné son approbation à un programme de rachat d'actions permettant le rachat jusqu'à concurrence de 10 millions d'actions ordinaires de la Compagnie entre le 31 janvier 2001 et le 30 janvier 2002, conformément à une offre publique de rachat au prix courant du marché.

### Recommandations comptables récentes

En juin 1998, le FASB a émis le SFAS 133 *«Accounting for Derivative Instruments and Hedging Activities»*. En juin 2000, le SFAS 138 *«Accounting for Certain Derivative Instruments and Certain Hedging Activities»* a été émis, modifiant certaines des dispositions du SFAS 133. Selon ces normes, qui entrent en vigueur à compter de l'exercice se terminant le 31 décembre 2001, tous les instruments dérivés doivent être inscrits au bilan à leur juste valeur. L'évolution de la juste valeur des instruments dérivés est enregistrée à chaque période au bénéfice de l'exercice en cours ou au poste Autre bénéfice global, selon qu'il s'agit d'un instrument dérivé désigné comme faisant partie d'une opération de couverture, et le cas échéant, selon le type d'opération de couverture. La Compagnie ne prévoit pas que l'adoption de ces normes aura des répercussions importantes sur ses états financiers.

En septembre 2000, le FASB a émis le SFAS 140 *«Accounting for Transfers and Servicing of Financial Assets and Extinguishments of Liabilities»*. Cette nouvelle norme remplace le SFAS 125 et s'applique aux transferts effectués après le 31 mars 2001. La Compagnie ne prévoit pas que l'adoption du SFAS 140 aura des répercussions importantes sur ses états financiers.

### Risques commerciaux

Certains renseignements contenus dans ce rapport peuvent constituer des «énoncés prospectifs» selon la définition de la *Private Securities Litigation Reform Act* promulguée en 1995 par les États-Unis. Ces énoncés prospectifs ne constituent pas des garanties de la performance future et impliquent des risques connus ou non, des incertitudes et d'autres éléments susceptibles de modifier, de façon importante, les perspectives, les résultats réels ou la performance de la Compagnie ou du secteur ferroviaire par rapport aux résultats futurs ou à la performance future implicites dans ces énoncés. Ces éléments comprennent notamment ceux qui sont énoncés ci-après, de même que d'autres risques décrits de temps à autre de façon détaillée dans des rapports déposés par la Compagnie auprès des organismes de réglementation du commerce des valeurs mobilières au Canada et aux États-Unis.

#### Concurrence

La Compagnie doit livrer concurrence à divers transporteurs, dont le Chemin de fer Canadien Pacifique (CP), qui exploite l'autre grand réseau ferroviaire au Canada et dessert la plupart des mêmes centres industriels et agglomérations que le CN, les entreprises de camionnage sur longues distances et, dans certains marchés, les principaux chemins de fer des États-Unis ainsi que d'autres chemins de fer canadiens et américains. La concurrence s'exerce généralement en fonction de la qualité et de la fiabilité des services offerts, des prix ainsi que de l'état et de la convenance du matériel dont dispose le transporteur. Elle est particulièrement vive dans l'est du Canada, où un réseau routier étendu et des agglomérations relativement rapprochées les unes des autres ont favorisé une forte concurrence des transporteurs routiers et ont entraîné une surcapacité du réseau ferroviaire. De plus, les marchandises transportées par la Compagnie consistent, pour une bonne part, en produits de base qui sont offerts par d'autres sources sur des marchés concurrentiels.

Certains facteurs ayant des répercussions sur la position concurrentielle des fournisseurs de ces produits, dont les taux de change, pourraient avoir une incidence défavorable importante sur la demande des biens fournis par les sources que dessert la Compagnie et, par conséquent, sur les volumes, les produits d'exploitation et les marges bénéficiaires de la Compagnie.

La filiale de la Compagnie, l'Illinois Central Railroad (ICRR), est plus vulnérable à la concurrence des chalands que les autres transporteurs ferroviaires parce que ses principaux parcours sont parallèles au réseau fluvial du Mississippi. Le transport par chalands de certaines marchandises, notamment le charbon et les céréales, peut souvent se faire à moindre coût. La concurrence et les tarifs des chalands sont touchés par les interruptions de la navigation dues aux glaces, aux inondations et aux sécheresses, ce qui peut entraîner d'importantes fluctuations des tarifs de transport par chalands. La capacité de l'ICRR de maintenir sa part de marché du trafic disponible lié au transport de marchandises a, traditionnellement, été tributaire des conditions de navigation sur le fleuve. En conséquence, les produits marchandises par tonne-mille commerciale de l'ICRR ont toujours été, de façon générale, inférieurs aux moyennes du secteur pour ces marchandises.

Au cours des dernières années, on a assisté à un grand nombre de regroupements de réseaux ferroviaires aux États-Unis. Les réseaux ferroviaires plus importants qui en résultent sont en mesure d'offrir un service sans rupture dans des secteurs de marché plus grands et de livrer une concurrence efficace à la Compagnie sur certains marchés. On ne peut affirmer avec certitude que la Compagnie sera en mesure d'exercer une concurrence efficace contre les concurrents actuels et futurs dans le secteur ferroviaire, et que d'autres regroupements dans le secteur ferroviaire n'auront pas d'incidence défavorable sur la position concurrentielle de la Compagnie. On ne peut non plus garantir que les pressions concurrentielles n'entraîneront pas une baisse des produits d'exploitation, des marges bénéficiaires, ou des deux.

**Environnement**

Les activités de la Compagnie sont assujetties à la réglementation établie par les gouvernements fédéraux, provinciaux, étatiques, municipaux et locaux en vertu de lois et de règlements sur l'environnement portant, entre autres, sur les émissions atmosphériques, les rejets dans les eaux, la production, la manipulation, l'entreposage, le transport, le traitement et l'élimination des déchets, des matières dangereuses et des autres matières, la mise hors service des réservoirs souterrains et de surface et la contamination du sol et des eaux souterraines. L'exploitation par la Compagnie d'activités ferroviaires et d'activités de transport, la possession, l'exploitation ou le contrôle de biens immobiliers et d'autres activités commerciales comportent des risques de responsabilité environnementale à l'égard à la fois des activités courantes et antérieures. Ainsi, la Compagnie engage, de façon continue, d'importantes charges courantes et dépenses en immobilisations pour se conformer aux exigences législatives sur l'environnement et aux exigences de décontamination relatives à ses activités ferroviaires et découlant de la possession, de l'exploitation ou du contrôle de biens immobiliers, tant aujourd'hui que par le passé.

Bien que la Compagnie estime avoir identifié tous les coûts qu'elle devra vraisemblablement engager au cours des prochains exercices à l'égard des questions environnementales, ses efforts soutenus en vue de reconnaître les préoccupations environnementales potentielles liées à ses immobilisations seraient susceptibles de mener à des enquêtes environnementales futures et, par conséquent, de se traduire par l'identification de coûts et de passifs additionnels.

Dans le cadre de l'exploitation d'un chemin de fer, il arrive qu'il se produise des déraillements, des explosions ou d'autres accidents susceptibles de causer des préjudices à la santé de personnes ou des dommages environnementaux. En conséquence, il est possible que la Compagnie ait à engager, à l'avenir, des coûts potentiellement importants pour réparer de tels dommages, y compris des coûts relatifs au nettoyage, aux dommages aux ressources naturelles et aux frais compensatoires ou punitifs liés à des préjudices subis par des personnes ou à des dommages matériels.

Devant l'impossibilité d'établir de façon définitive le coût ultime lié aux sites contaminés connus, et la possibilité que l'on découvre d'autres sites contaminés inconnus pour le moment, ou encore le risque que les activités futures entraînent des émissions accidentelles, on ne peut donner aucune assurance que la Compagnie n'aura pas à encourir de passifs environnementaux futurs importants.

Au 31 décembre 2000, la Compagnie avait une provision totale pour les charges environnementales de 85 M$ (96 M$ au 31 décembre 1999). La Compagnie n'a constaté aucune réduction de ces coûts pour refléter les montants qu'elle prévoit récupérer de ses assureurs.

**Litiges**

Dans le cours normal de son exploitation, la Compagnie est engagée dans diverses poursuites judiciaires comprenant des réclamations relatives à des blessures, ainsi qu'à des dommages matériels. La Compagnie maintient des provisions qu'elle considère adéquates relativement à ces poursuites. Bien qu'on ne puisse prédire avec certitude l'issue définitive des poursuites engagées et en cours au 31 décembre 2000, la direction est d'avis que leur résolution n'aura pas d'incidence défavorable importante sur la situation financière ou les résultats d'exploitation de la Compagnie.

### Négociations syndicales

Les conventions collectives avec tous les syndicats canadiens expiraient le 31 décembre 2000. En janvier 2001, des ententes ratifiées ont été conclues avec deux des organisations syndicales représentant 3 500 des quelque 14 300 membres du personnel syndiqué canadien du CN : la Fraternité des préposés à l'entretien des voies (FPEV) et l'Association des policiers de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada. Ces ententes portent sur une période de trois ans échéant le 31 décembre 2003.

La Compagnie a eu plusieurs pourparlers avec les autres syndicats, et les négociations se poursuivent. Des ententes, sous réserve de leur ratification, ont été conclues avec le syndicat des Travailleurs canadiens de l'automobile (TCA) (environ 5 000 employés) et la Fraternité internationale des ouvriers en électricité (FIOE) (environ 700 employés). La Compagnie poursuit les négociations avec le Conseil canadien des syndicats opérationnels de chemins de fer (CCSOCF) (environ 4 900 employés) et le syndicat des Contrôleurs de la circulation ferroviaire du Canada (CCF) (environ 250 employés). Bien que la Compagnie négocie actuellement avec le CCSOCF et le syndicat des CCF afin d'en arriver à un règlement favorable, rien ne permet d'assurer que l'issue de ces négociations n'aura pas d'incidence défavorable importante sur les affaires de la Compagnie, sa situation financière et ses résultats d'exploitation.

Les négociations syndicales des chemins de fer de classe 1 aux États-Unis sont généralement effectuées à l'échelle collective nationale. Depuis de nombreuses années, le Grand Trunk Western (GTW) et l'IC négocient à l'échelle locale par opposition à des négociations nationales dans l'ensemble du secteur. Les négociations locales permettent de conclure des ententes mieux adaptées aux préoccupations et aux préférences des employés ainsi qu'au milieu d'exploitation réel du chemin de fer. La négociation locale comporte toutefois certains risques. Les présidents et le Congrès des États-Unis ont démontré leur intention d'intervenir en cas de grève nationale; il est moins probable qu'un litige local provoque l'intervention du gouvernement fédéral, ce qui augmente les risques d'un arrêt de travail prolongé. La direction du CN est d'avis que les avantages réciproques potentiels de la négociation locale l'emportent sur les risques.

À la fin de 2000, la Compagnie avait conclu des ententes avec des unités de négociation représentant environ 90 % de la main-d'œuvre syndiquée de l'IC. Le 1er janvier 2001, des négociations sur des ententes visant 40 % du personnel syndiqué ont été entreprises avec les Travailleurs unis des transports (TUT) (environ 800 employés) et la Fraternité des ingénieurs de locomotives (FIL) (environ 450 employés). Les négociations se poursuivent.

À la fin de 2000, la Compagnie avait également conclu des ententes avec des unités de négociation représentant environ 75 % de la main-d'œuvre syndiquée du GTW et du Duluth Winnipeg and Pacific (DWP). Des ententes visant environ 180 employés du GTW et environ 80 employés du DWP (environ 15 % au total) sont ouvertes pour négociations depuis le début de 2001. La Compagnie est en médiation avec le Syndicat international des Transports Communication – Division des préposés aux wagons (environ 200 employés du GTW). Un médiateur a été affecté, et les négociations se poursuivent. La Compagnie a conclu une entente de principe avec la FPEV (environ 200 employés), sous réserve de sa ratification.

Au CCP Holdings, Inc. (CCP), des ententes ont été conclues avec le syndicat des TUT (sous réserve de leur ratification, environ 100 employés), et la FIL (environ 60 employés). Quant au reste des unités de négociation (environ 55 %), elles ont ratifié des conventions qui sont en vigueur jusqu'à la fin de 2002.

Les négociations se poursuivent avec les unités de négociation avec lesquelles la Compagnie n'a pas encore conclu de nouvelles ententes. D'ici la conclusion de nouvelles ententes, les modalités des anciennes conventions continueront de s'appliquer. La Compagnie ne prévoit pas de perturbations de travail relativement aux négociations pendant qu'elles sont en cours.

### Réglementation

Les activités ferroviaires canadiennes de la Compagnie sont assujetties à la *Loi sur les transports au Canada*, à la *Loi sur la sécurité ferroviaire* et à la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses* ainsi qu'aux lois et règlements administrés par l'OTC et le ministre fédéral des Transports. Les activités ferroviaires de la Compagnie aux États-Unis sont assujetties à la réglementation du STB et de la *Federal Railway Administration* (FRA). De plus, la Compagnie est soumise à divers règlements relatifs notamment à la santé, à la sécurité, à la main-d'œuvre, à l'environnement et à d'autres règlements, qui peuvent tous avoir une incidence sur sa position concurrentielle et sa rentabilité.

À la suite de son étude de l'efficacité du système de transport et de manutention des produits céréaliers et du partage des gains d'efficacité entre les expéditeurs et les compagnies de chemins de fer, le gouvernement canadien a adopté en 2000 une réforme législative imposant entre autres choses une réduction de 18 % des produits que peuvent tirer les chemins de fer du transport des céréales dans l'Ouest canadien destinées à l'exportation.

La *Loi sur les transports au Canada* doit être revue d'ici le 1er juillet 2001, et le gouvernement a mandaté un comité d'examen pour étudier tous les aspects de la loi. Un des sujets à l'étude sera la question de «l'accès concurrentiel» aux réseaux du CN et du CP par les autres transporteurs ferroviaires. Le CN a formé une équipe pour présenter sa position au comité d'examen. Rien ne permet d'assurer que les amendements récemment apportés à la *Loi sur les transports au Canada* ou toute autre décision du gouvernement canadien à la suite de son étude n'auront pas de répercussions défavorables importantes sur la situation financière ou les résultats d'exploitation de la Compagnie.

### Instruments financiers

Bien que la Compagnie mène ses affaires et reçoive ses produits d'exploitation essentiellement en dollars canadiens, une partie de ses produits d'exploitation, de ses charges, de son actif et de sa dette est libellée en dollars US. Par conséquent, les résultats de la Compagnie sont touchés par les fluctuations du taux de change entre ces devises. Les variations du taux de change entre le dollar canadien et les autres devises (y compris le dollar US) ont un impact sur la compétitivité des marchandises transportées par la Compagnie sur le marché mondial et ont donc une incidence sur les produits d'exploitation de la Compagnie.

La Compagnie n'a que peu recours aux instruments financiers dérivés et elle ne les utilise pas à des fins de spéculation. Habituellement, la Compagnie n'obtient pas de garantie accessoire ou autre à l'appui des instruments financiers exposés à un risque de crédit. Cependant, elle surveille régulièrement la cote de crédit des contreparties.

Le contrat de change à terme (swap de devises) portant sur des obligations sur 15 ans, libellées en francs suisses, que la Compagnie avait conclu est venu à échéance en août 2000. Ce contrat de change à terme servait de couverture pour effectivement fixer le montant de dollars canadiens requis sur la durée de la dette afin d'effectuer tous les paiements nécessaires dans la devise étrangère d'émission. La Compagnie n'a pas réalisé de gains nets ni subi de pertes nettes significatives à l'égard de cette opération.

En 2000, la Compagnie a conclu des swaps de taux d'intérêt pour un montant nominal total de 150 M$ et de 50 M$ US (75 M$ CA). Ces transactions ont eu l'effet de convertir le taux d'intérêt fixe de certaines dettes en taux d'intérêt variable. La proportion de la dette à taux variable de la Compagnie est ainsi portée à environ 13 % de la dette consolidée totale. Au 31 décembre 2000, aucune fluctuation importante de la juste valeur des swaps n'avait été constatée.

La Compagnie a mis en place un programme de couverture visant à protéger ses marges d'exploitation et sa rentabilité globale contre des fluctuations du prix du carburant. Afin d'atténuer les risques inhérents à la volatilité du prix du carburant, la Compagnie dispose de divers swaps et contrats de collar. Pour atténuer davantage la volatilité du bénéfice résultant des variations du prix du carburant, la Compagnie a adopté une stratégie de couverture systématique qui consiste à réaliser régulièrement des opérations de couverture pour un pourcentage cible de la consommation future de carburant jusqu'à deux ans à l'avance.

Les gains matérialisés aux 31 décembre 2000 et 1999 étaient de 49 M$ et 5 M$, respectivement. La Compagnie surveille ses positions de couverture ainsi que les cotes de crédit des contreparties et ne prévoit pas de pertes dues à la non-exécution des obligations des contreparties. Au 31 décembre 2000, la Compagnie s'était couverte pour environ 33 % de sa consommation de carburant prévue pour 2001 et pour 23 % de sa consommation de carburant prévue pour 2002, soit pour un total d'environ 200 millions de gallons US au prix moyen de 0,6343 $ US par gallon US. Les activités de couverture de la Compagnie relatives aux prix du carburant ont donné lieu à une perte non matérialisée de 17 M$ au 31 décembre 2000 et à un gain non matérialisé de 9 M$ au 31 décembre 1999.

**Autres risques**

Chaque année, la Compagnie, comme tous les autres chemins de fer, est tributaire des fluctuations de la conjoncture économique dans les secteurs d'activité et les régions qui produisent et consomment les marchandises qu'elle transporte. Elle est aussi tributaire des fluctuations des prix des matières et des fournitures essentielles à son exploitation. Bon nombre de ces marchandises transportées par la Compagnie sont assujetties à des variations cycliques de la demande. Toutefois, une grande partie des marchandises transportées en vrac par la Compagnie sont destinées à des pays d'outre-mer et subissent davantage les effets de la conjoncture économique mondiale que ceux des cycles économiques nord-américains. Les résultats d'exploitation de la Compagnie peuvent refléter ces variations cycliques en raison des frais fixes élevés inhérents aux activités ferroviaires. Les conditions économiques influent sur les produits d'exploitation de la Compagnie. Le volume des expéditions ferroviaires que la Compagnie transporte serait vraisemblablement touché si un ralentissement économique ou une récession survenait en Amérique du Nord ou dans d'autres marchés clés, ou si une restructuration importante du secteur se produisait. Par exemple, la Compagnie ne prévoit pas une reprise des volumes transportés de charbon métallurgique canadien. Les diminutions des prix du charbon, de pair avec les volumes inférieurs causés par le ralentissement continu des importations de l'Asie ainsi que les multiples fermetures de mines ont tous des répercussions importantes sur les perspectives de croissance du secteur canadien du charbon. Toutefois, le charbon métallurgique canadien ne représente que 1 % à 2 % des produits tirés du transport de marchandises de la Compagnie pour 2000.

Outre les risques inhérents aux fluctuations du cycle économique, la Compagnie peut occasionnellement subir les effets de conditions climatiques extrêmes. Par exemple, au premier trimestre de 1998, une tempête de verglas a durement touché l'est du Canada, perturbant l'exploitation de la Compagnie et le service offert aux clients du CN.

Les principes comptables généralement reconnus exigent que les états financiers soient établis au coût historique. Il s'ensuit que l'effet cumulatif de l'inflation, qui a fait grimper, de façon importante, les coûts de remplacement des actifs des entreprises à prédominance de capital telles que le CN, n'est pas pris en compte dans les charges d'exploitation. Si l'on supposait que les actifs d'exploitation étaient tous remplacés aux prix courants, l'amortissement exprimé en dollars courants serait beaucoup plus élevé que les montants historiques constatés.

## Rapport de la direction

Les états financiers consolidés de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada qui accompagnent le présent rapport annuel et toute l'information qu'il contient sont la responsabilité de la direction et ont été approuvés par le Conseil d'administration.

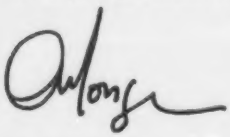
Ces états financiers ont été préparés par la direction selon les principes comptables généralement reconnus aux États-Unis et contiennent certains montants fondés sur les meilleurs jugements et estimations. Les renseignements financiers qui se trouvent ailleurs dans le rapport annuel sont conformes à ceux inclus dans les états financiers.

La direction de la Compagnie, visant l'intégrité et l'objectivité des données des états financiers, a développé un système de contrôles comptables internes qu'elle tient à jour, et elle soutient un important programme de vérification interne. La direction estime que ce système de contrôles comptables internes constitue une assurance raisonnable que les registres comptables sont fiables et forment une assise appropriée pour la préparation des états financiers et que les actifs sont adéquatement comptabilisés et protégés.

C'est principalement par l'intermédiaire de son Comité de vérification et des finances, composé exclusivement d'administrateurs de l'extérieur, que le Conseil d'administration exerce sa responsabilité à l'égard des états financiers dans ce rapport. Le Comité de vérification et des finances revoit les états financiers et le rapport annuel consolidés de la Compagnie et recommande leur approbation par le Conseil d'administration. Par ailleurs, le Comité de vérification et des finances rencontre régulièrement le chef de la Vérification interne et les vérificateurs des actionnaires.

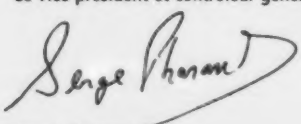
Les présents états financiers consolidés ont été vérifiés par KPMG s.r.l., les vérificateurs exclusifs de la Compagnie mandatés par les actionnaires.

Le Vice-président exécutif et chef de la direction financière,



*Claude Mongeau*
Le 29 janvier 2001

Le Vice-président et contrôleur général,



*Serge Pharand*
Le 29 janvier 2001

## Rapport des vérificateurs

**Au Conseil d'administration**
**Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada**

Nous avons vérifié les bilans consolidés de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada aux 31 décembre 2000 et 1999 ainsi que les états consolidés des résultats, du bénéfice global, de l'évolution de l'avoir des actionnaires et des flux de trésorerie de chacun des exercices compris dans la période de trois ans terminée le 31 décembre 2000. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la Compagnie. Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en nous fondant sur nos vérifications.

Nos vérifications ont été effectuées conformément aux normes de vérification généralement reconnues au Canada et aux normes de vérification généralement reconnues aux États-Unis. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À notre avis, ces états financiers consolidés donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de la Compagnie aux 31 décembre 2000 et 1999 ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour chacun des exercices compris dans la période de trois ans terminée le 31 décembre 2000 selon les principes comptables généralement reconnus aux États-Unis.

Le 23 janvier 2001, nous avons produit un rapport distinct à l'intention des actionnaires de la Compagnie sur des états financiers consolidés portant sur la même période et établis conformément aux principes comptables généralement reconnus au Canada.

KPMG s.r.l.

*KPMG s.r.l.*
Comptables agréés

Montréal (Canada)
Le 23 janvier 2001 (le 29 janvier 2001 pour la Note 3)

## État consolidé des résultats

| *En millions, sauf les données relatives aux actions* — *Exercice terminé le 31 décembre* | 2000 | 1999 | 1998 |
|---|---|---|---|
| **Produits d'exploitation** | | | |
| Produits pétroliers et chimiques | 894 $ | 878 $ | 578 $ |
| Métaux et minéraux | 392 | 398 | 319 |
| Produits forestiers | 1 008 | 995 | 817 |
| Charbon | 328 | 402 | 342 |
| Produits céréaliers et engrais | 1 136 | 1 066 | 798 |
| Intermodal | 919 | 810 | 712 |
| Véhicules automobiles | 559 | 483 | 377 |
| Autres éléments | 192 | 204 | 135 |
| Total – Produits d'exploitation | 5 428 | 5 236 | 4 078 |
| **Charges d'exploitation** | | | |
| Main-d'œuvre et avantages sociaux | 1 482 | 1 509 | 1 293 |
| Services acquis | 551 | 569 | 450 |
| Amortissement | 525 | 490 | 316 |
| Carburant | 446 | 308 | 263 |
| Location de matériel | 285 | 328 | 291 |
| Matières | 195 | 204 | 176 |
| Taxes d'exploitation | 158 | 172 | 170 |
| Risques divers et autres | 138 | 189 | 111 |
| Charge spéciale *(Note 15)* | – | – | 590 |
| Total – Charges d'exploitation | 3 780 | 3 769 | 3 660 |
| *Bénéfice d'exploitation* | 1 648 | 1 467 | 418 |
| Intérêts débiteurs *(Note 16)* | (311) | (314) | (242) |
| Autres produits *(Note 17)* | 136 | 55 | 122 |
| *Bénéfice avant impôts sur le revenu et effet cumulatif des changements de convention comptable* | 1 473 | 1 208 | 298 |
| Charge d'impôts sur le revenu *(Note 18)* | (536) | (462) | (74) |
| *Bénéfice avant l'effet cumulatif des changements de convention comptable* | 937 | 746 | 224 |
| Effet cumulatif des changements de convention comptable (net des impôts sur le revenu applicables) *(Note 2)* | – | 5 | 42 |
| *Bénéfice net* | 937 $ | 751 $ | 266 $ |
| *Bénéfice par action en circulation (Note 20)* | | | |
| Bénéfice avant l'effet cumulatif des changements de convention comptable | 4,81 $ | 3,78 $ | 1,22 $ |
| Bénéfice net | 4,81 $ | 3,81 $ | 1,45 $ |
| *Bénéfice dilué par action (Note 20)* | | | |
| Bénéfice avant l'effet cumulatif des changements de convention comptable | 4,67 $ | 3,71 $ | 1,21 $ |
| Bénéfice net | 4,67 $ | 3,74 $ | 1,44 $ |

*Voir les notes afférentes aux états financiers consolidés.*

## État consolidé du bénéfice global

| *En millions* — *Exercice terminé le 31 décembre* | 2000 | 1999 | 1998 |
|---|---|---|---|
| Bénéfice net | 937 $ | 751 $ | 266 $ |
| **Autre bénéfice (perte) global(e)** *(Note 23)* : | | | |
| Gain (perte) de change non matérialisé(e) sur la conversion de la dette à long terme libellée en dollars US et désignée comme couverture de change relativement à l'investissement net dans les filiales aux États-Unis | (91) | 180 | (246) |
| Gain (perte) de change non matérialisé(e) sur la conversion de l'investissement net dans les filiales aux États-Unis | 191 | (202) | 259 |
| Plus-value non matérialisée sur le placement dans 360networks Inc. *(Note 7)* | 129 | – | – |
| Ajustement lié au passif minimum découlant du régime de retraite | – | 2 | (2) |
| Autre bénéfice (perte) global(e) avant impôts sur le revenu | 229 | (20) | 11 |
| Recouvrement (charge) d'impôts sur le revenu afférent(e) aux éléments du poste Autre bénéfice (perte) global(e) | (72) | 8 | (5) |
| Autre bénéfice (perte) global(e) | 157 | (12) | 6 |
| *Bénéfice global* | 1 094 $ | 739 $ | 272 $ |

*Voir les notes afférentes aux états financiers consolidés.*

## Bilan consolidé

| *En millions* | *31 décembre* 2000 | 1999 |
|---|---|---|
| **Actif** | | |
| **Actif à court terme :** | | |
| Espèces et quasi-espèces | 15 $ | 305 $ |
| Débiteurs *(Note 5)* | 726 | 800 |
| Matières et fournitures | 110 | 115 |
| Impôts sur le revenu reportés *(Note 18)* | 114 | 146 |
| Autres | 143 | 149 |
| | 1 108 | 1 515 |
| Immobilisations *(Note 6)* | 15 638 | 14 620 |
| Autres éléments d'actif et charges reportées *(Note 7)* | 568 | 295 |
| *Total – Actif* | 17 314 $ | 16 430 $ |
| **Passif et avoir des actionnaires** | | |
| **Passif à court terme :** | | |
| Créditeurs et charges à payer *(Note 9)* | 1 389 $ | 1 373 $ |
| Tranche de la dette à long terme échéant à moins d'un an *(Note 11)* | 434 | 271 |
| Autres | 82 | 120 |
| | 1 905 | 1 764 |
| Impôts sur le revenu reportés *(Note 18)* | 3 375 | 2 975 |
| Autres éléments de passif et crédits reportés *(Note 10)* | 1 205 | 1 287 |
| Dette à long terme *(Note 11)* | 3 886 | 3 948 |
| Titres privilégiés convertibles *(Note 12)* | 345 | 334 |
| **Avoir des actionnaires :** | | |
| Actions ordinaires *(Note 12)* | 4 349 | 4 597 |
| Autre bénéfice (perte) global(e) cumulé(e) *(Note 23)* | 151 | (6) |
| Bénéfices non répartis | 2 098 | 1 531 |
| | 6 598 | 6 122 |
| *Total – Passif et avoir des actionnaires* | 17 314 $ | 16 430 $ |

Au nom du Conseil d'administration :

David G.A. McLean
*Administrateur*

Paul M. Tellier
*Administrateur*

*Voir les notes afférentes aux états financiers consolidés.*

## État consolidé de l'évolution de l'avoir des actionnaires

| *En millions* | Actions ordinaires émises et en circulation | Actions ordinaires | Autre bénéfice (perte) global(e) cumulé(e) | Bénéfices non répartis | Total de l'avoir des actionnaires |
|---|---|---|---|---|---|
| *Solde au 31 décembre 1997* | 171,2 | 3 279 $ | – $ | 731 $ | 4 010 $ |
| Bénéfice net | – | – | – | 266 | 266 |
| Actions émises lors de la deuxième étape de l'acquisition de l'Illinois Central Corporation | 20,2 | 824 | – | – | 824 |
| Options d'achat d'actions émises lors de la deuxième étape de l'acquisition de l'Illinois Central Corporation | – | 25 | – | – | 25 |
| Options d'achat d'actions levées et régimes d'actionnariat du personnel *(Note 13)* | 0,4 | 13 | – | – | 13 |
| Autre bénéfice global *(Note 23)* | – | – | 6 | – | 6 |
| Dividendes (0,53 $ par action) | – | – | – | (99) | (99) |
| *Solde au 31 décembre 1998* | 191,8 | 4 141 | 6 | 898 | 5 045 |
| Bénéfice net | – | – | – | 751 | 751 |
| Actions émises *(Note 12)* | 9,2 | 404 | – | – | 404 |
| Options d'achat d'actions levées et régimes d'actionnariat du personnel *(Note 13)* | 1,4 | 52 | – | – | 52 |
| Autre perte globale *(Note 23)* | – | – | (12) | – | (12) |
| Dividendes (0,60 $ par action) | – | – | – | (118) | (118) |
| *Solde au 31 décembre 1999* | 202,4 | 4 597 | (6) | 1 531 | 6 122 |
| Bénéfice net | – | – | – | 937 | 937 |
| Options d'achat d'actions levées et régimes d'actionnariat du personnel *(Note 13)* | 1,2 | 47 | – | – | 47 |
| Programme de rachat d'actions *(Note 12)* | (13,0) | (295) | – | (234) | (529) |
| Autre bénéfice global *(Note 23)* | – | – | 157 | – | 157 |
| Dividendes (0,70 $ par action) | – | – | – | (136) | (136) |
| *Solde au 31 décembre 2000* | **190,6** | **4 349 $** | **151 $** | **2 098 $** | **6 598 $** |

*Voir les notes afférentes aux états financiers consolidés.*

## État consolidé des flux de trésorerie

| *En millions* — *Exercice terminé le 31 décembre* | 2000 | 1999 | 1998 |
|---|---|---|---|
| **Activités d'exploitation** | | | |
| Bénéfice net | 937 $ | 751 $ | 266 $ |
| Éléments hors caisse du bénéfice : | | | |
| Charge spéciale *(Note 15)* | – | – | 590 |
| Effet cumulatif des changements de convention comptable *(Note 2)* | – | (5) | (42) |
| Amortissement *(Note 19 B)* | 533 | 496 | 319 |
| Impôts sur le revenu reportés *(Note 18)* | 312 | 417 | 56 |
| Gain sur l'échange de placements *(Note 7)* | (84) | – | – |
| Participation aux bénéfices de l'Illinois Central Corporation *(Note 4 A)* | – | – | (105) |
| Autres | – | (2) | – |
| Variation des éléments suivants : | | | |
| Débiteurs *(Note 5)* | 80 | (157) | 267 |
| Matières et fournitures | 6 | 38 | 19 |
| Créditeurs et charges à payer *(Note 9)* | 32 | 63 | 65 |
| Autres éléments nets de l'actif et du passif à court terme | (36) | (27) | (3) |
| Paiements au titre des compressions de l'effectif *(Note 10 A)* | (189) | (219) | (187) |
| Autres | (85) | (77) | (8) |
| *Flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation* | 1 506 | 1 278 | 1 237 |
| **Activités d'investissement** | | | |
| Acquisitions nettes d'immobilisations *(Note 19 B)* | (958) | (936) | (744) |
| Produit (coût) net de la cession d'immobilisations | (13) | 36 | 54 |
| Investissement dans l'Illinois Central Corporation *(Note 4 A)* | – | – | (2 608) |
| Autres | (10) | 2 | (1) |
| *Flux de trésorerie utilisés par les activités d'investissement* | (981) | (898) | (3 299) |
| Dividendes versés aux actionnaires | (136) | (118) | (99) |
| **Activités de financement** | | | |
| Émission de titres d'emprunt à long terme | 860 | 456 | 4 589 |
| Émission de titres privilégiés convertibles *(Note 12)* | – | 339 | – |
| Réduction de la dette à long terme | (1 038) | (1 508) | (2 543) |
| Émission d'actions ordinaires *(Note 12)* | 28 | 440 | 13 |
| Rachat d'actions ordinaires *(Note 12)* | (529) | – | – |
| *Flux de trésorerie provenant des (utilisés par les) activités de financement* | (679) | (273) | 2 059 |
| *Diminution nette des espèces et quasi-espèces* | (290) | (11) | (102) |
| Espèces et quasi-espèces au début de l'exercice* | 305 | 316 | 364 |
| *Espèces et quasi-espèces à la fin de l'exercice* | 15 $ | 305 $ | 262 $ |

** Le solde des espèces et quasi-espèces au début de 1999 comprend les espèces et quasi-espèces de l'Illinois Central Corporation qui ont été consolidées à compter de 1999.*

*Voir les notes afférentes aux états financiers consolidés.*

## Notes afférentes aux états financiers consolidés

*Le CN, directement et par l'intermédiaire de ses filiales, œuvre principalement dans le secteur du transport ferroviaire. Couvrant le Canada et le centre des États-Unis, du Pacifique à l'Atlantique et jusqu'au golfe du Mexique, le réseau de la Compagnie dessert les ports de Vancouver, Prince Rupert, Montréal et Halifax, au Canada; les ports de La Nouvelle-Orléans, en Louisiane, et de Mobile, en Alabama, sur le golfe du Mexique; ainsi que les grandes villes que sont Vancouver, Edmonton, Calgary, Winnipeg, Montréal, Toronto, Buffalo, Chicago, Detroit, Memphis, Saint Louis et Jackson, au Mississippi. Il a en outre des liaisons avec toutes les régions de l'Amérique du Nord. Les produits d'exploitation de la Compagnie sont tirés du transport d'un éventail diversifié et équilibré de marchandises, y compris les produits pétroliers et chimiques, les produits céréaliers et les engrais, le charbon, les métaux et les minéraux, les produits forestiers, l'intermodal et les véhicules automobiles.*

### 1 Énoncé des conventions comptables importantes

Ces états financiers consolidés sont exprimés en dollars canadiens, à moins d'indication contraire, et ont été dressés selon les principes comptables généralement reconnus aux États-Unis. L'établissement des états financiers selon les principes comptables généralement reconnus exige de la part de la direction certaines estimations et hypothèses qui influent sur les produits et les charges inscrits pour la période considérée, sur les montants constatés des éléments d'actif et de passif, ainsi que sur l'information à fournir concernant les éléments d'actif et de passif éventuels à la date des états financiers. Les résultats réels pourraient différer de ces estimations.

**A. Périmètre de consolidation**

Ces états financiers consolidés comprennent les comptes de toutes les filiales, y compris l'Illinois Central Corporation (IC) dont la Compagnie a acquis le contrôle le 1er juillet 1999 et a consolidé les états financiers de l'IC rétroactivement au 1er janvier 1999. En 1998, la Compagnie a comptabilisé son investissement dans l'IC selon la méthode de comptabilisation à la valeur de consolidation, en attendant l'approbation, par le *Surface Transportation Board* (STB) des États-Unis, de la prise de contrôle de l'IC par la Compagnie. Les investissements sur lesquels la Compagnie exerce une influence notable sont comptabilisés selon la méthode de comptabilisation à la valeur de consolidation.

**B. Produits d'exploitation**

Les produits d'exploitation liés au transport de marchandises sont constatés pour les services exécutés par la Compagnie selon la méthode du pourcentage de service complété. Les coûts découlant du transport de marchandises sont constatés au moment de la prestation du service.

**C. Change étranger**

Le gain ou la perte de change non matérialisé(e) découlant de la conversion de toutes les activités de la Compagnie aux États-Unis est inclus(e) dans le poste Autre bénéfice global.

À la suite de l'intégration des activités de la Compagnie aux États-Unis avec prise d'effet le 1er octobre 2000, tous les établissements de la Compagnie aux États-Unis sont considérés autonomes utilisant le dollar US comme monnaie fonctionnelle. Conséquemment, les éléments d'actif et de passif des établissements aux États-Unis sont convertis en dollars canadiens au taux de change en vigueur à la date du bilan, et les produits et les charges sont convertis aux taux de change moyens en vigueur au cours de l'exercice. L'ajustement initial de conversion de 77 M$ (avant impôts) résultant du changement de monnaie fonctionnelle des établissements aux États-Unis précédemment non considérés autonomes a été inclus dans le poste Autre bénéfice global (Note 23).

La Compagnie a désigné la totalité de sa dette à long terme libellée en dollars US comme couverture de change relativement à son investissement net dans ses filiales aux États-Unis. Les gains et les pertes de change non matérialisés, depuis la date de la désignation, sur la conversion de la dette de la Compagnie libellée en dollars US sont également inclus dans le poste Autre bénéfice global.

**D. Espèces et quasi-espèces**

Les espèces et quasi-espèces comprennent les placements susceptibles de réalisation relativement rapide, achetés trois mois ou moins avant la date d'échéance, et sont présentées au coût, lequel se rapproche de la valeur marchande.

**E. Débiteurs**

Les débiteurs sont comptabilisés au coût, déduction faite de la provision pour créances douteuses. Les gains ou les pertes sur la vente de débiteurs sont calculés en comparant la valeur comptable des débiteurs vendus au total du produit en espèces de la vente et de la juste valeur de la participation conservée sur ces débiteurs à la date du transfert. La juste valeur est déterminée selon la méthode de l'actualisation des flux de trésorerie. Les coûts liés à la vente de débiteurs sont comptabilisés dans les résultats de la période au cours de laquelle ils sont engagés.

**F. Matières et fournitures**

Les stocks sont évalués au coût moyen pondéré pour les traverses et les rails, en fonction des dernières factures pour le carburant et les matières neuves en magasin, et en fonction de la valeur estimative d'usage ou de revente pour les matières usagées, désuètes ou la ferraille.

**G. Immobilisations**

Les installations ferroviaires sont comptabilisées au coût moins l'amortissement cumulé qui comprend la réduction de valeur d'éléments d'actif. Les coûts liés à la main-d'œuvre, les matières et les autres coûts relatifs à la pose de rails et de traverses, à l'application de ballast et à d'autres améliorations de voies sont capitalisés dans la mesure où ces coûts correspondent à ce que la Compagnie définit comme un «élément d'immobilisation». Les acquisitions d'immobilisations comprennent les frais liés au développement de logiciels pour usage interne. Les frais d'entretien sont passés en charges au moment où ils sont engagés.

Le coût des propriétés ferroviaires désaffectées ou aliénées dans le cours normal des activités de la Compagnie, moins la valeur de récupération, est imputé à l'amortissement cumulé conformément à la méthode d'amortissement par classes homogènes. Les pertes découlant de la vente ou de l'abandon de lignes importantes sont constatées au moment où ces mesures sont annoncées tandis que les gains sont constatés au moment où ils se matérialisent. La Compagnie examine la valeur comptable des immobilisations lorsqu'il apparaît, au vu des circonstances ou de l'évolution de la situation, qu'il pourrait se révéler difficile de récupérer cette valeur comptable sur la base des flux monétaires non actualisés futurs ou de la valeur de réalisation nette estimée. Les éléments d'actif qui, au terme de cet examen, indiquent qu'une réduction de la valeur est appropriée, sont inscrits au moindre de la valeur comptable ou de la juste valeur.

## 1 Énoncé des conventions comptables importantes *(suite)*

**H. Amortissement**

Le coût des immobilisations, déduction faite de la réduction de valeur d'éléments d'actif, est amorti selon la méthode linéaire, sur la durée estimative de leur vie utile comme suit :

| Catégorie | Taux annuel |
|---|---|
| Voie | 2 % |
| Matériel roulant | 3 % |
| Immeubles | 3 % |
| Autres | 2 % |

La Compagnie examine périodiquement ses taux d'amortissement. Les ajustements apportés aux taux d'amortissement à la suite de ces examens n'ont pas eu d'incidence importante sur les résultats d'exploitation.

**I. Régimes de retraite**

Le coût des régimes de retraite est déterminé selon des méthodes actuarielles. La charge de retraite est constatée dans les résultats et représente la somme des éléments suivants :

*i)* le coût des prestations de retraite accordées en échange des services rendus par le personnel au cours de l'exercice;

*ii)* l'amortissement des obligations transitoires initiales nettes, calculé selon la méthode linéaire, sur la durée moyenne estimative du reste de la carrière active du groupe de salariés participant aux régimes de retraite;

*iii)* l'amortissement du coût des prestations au titre des services passés et des modifications sur la durée moyenne estimative du reste de la carrière active du groupe de salariés participant aux régimes de retraite;

*iv)* les intérêts débiteurs sur les obligations découlant des régimes de retraite, le rendement de l'actif des caisses de retraite et l'amortissement des gains et des pertes actuariels cumulatifs nets, non constatés et supérieurs à 10 % des obligations au titre des prestations projetées ou de la valeur axée sur la valeur marchande de l'actif des régimes, selon le plus élevé des deux montants, sur la durée moyenne estimative du reste de la carrière active du groupe de salariés participant aux régimes de retraite.

La capitalisation des régimes s'effectue par des cotisations fixées selon la méthode actuarielle de répartition des prestations projetées.

**J. Avantages complémentaires de retraite**

La Compagnie provisionne les coûts des avantages complémentaires de retraite. Ces avantages, qui sont financés par la Compagnie à mesure de leur exigibilité, englobent les programmes d'assurance-vie, les prestations d'assurance-maladie, les allocations de retraite supplémentaires et les facilités de transport gratuit par train.

La Compagnie amortit les gains et les pertes actuariels cumulatifs nets non constatés supérieurs à 10 % des obligations au titre des prestations projetées sur la durée moyenne estimative du reste de la carrière active du groupe de salariés participant aux régimes.

**K. Instruments financiers**

La Compagnie peut à l'occasion utiliser des instruments financiers dérivés dans la gestion des risques liés aux prix du carburant, aux taux d'intérêt et aux taux de change. Les gains ou pertes liés à de tels instruments, utilisés afin de couvrir les risques financiers, sont reportés et amortis dans les résultats d'exploitation sur la durée de vie de l'élément d'actif ou de passif couvert ou sur celle des instruments financiers dérivés. Les produits et les charges se rapportant aux instruments financiers sont comptabilisés dans la même catégorie que ceux générés par l'élément d'actif ou de passif sous-jacent.

**L. Dépenses environnementales**

Les dépenses environnementales liées aux activités courantes sont passées en charges ou capitalisées selon le cas. Celles qui découlent d'une situation existante causée par des activités antérieures et qui ne sont pas susceptibles d'apporter une contribution aux activités courantes ou futures sont passées en charges. Un passif est comptabilisé lorsque les évaluations environnementales et (ou) les mesures correctives sont probables et lorsque les coûts peuvent raisonnablement être estimés, en fonction d'un plan d'action précis pour ce qui est de la technologie à employer et de l'ampleur des travaux nécessaires.

**M. Impôts sur le revenu**

La Compagnie utilise la méthode de l'actif et du passif d'impôts futurs pour comptabiliser les impôts sur le revenu. Selon cette méthode, tout changement survenu dans le montant net des impôts reportés débiteurs ou créditeurs est inclus au bénéfice. Les impôts reportés débiteurs et créditeurs sont déterminés en fonction des taux d'imposition qu'on s'attend à appliquer au revenu imposable au cours des exercices durant lesquels on prévoit recouvrer ou régler les écarts temporaires.

**N. Recommandations comptables récentes**

En juin 1998, le *Financial Accounting Standards Board* (FASB) a émis *le Statement of Financial Accounting Standards* (SFAS) 133 *«Accounting for Derivative Instruments and Hedging Activities»*. En juin 2000, le SFAS 138 *«Accounting for Certain Derivative Instruments and Certain Hedging Activities»* a été émis, modifiant certaines des dispositions du SFAS 133. Selon ces normes, qui entrent en vigueur à compter de l'exercice se terminant le 31 décembre 2001, tous les instruments dérivés doivent être inscrits au bilan à leur juste valeur. L'évolution de la juste valeur des instruments dérivés est enregistrée à chaque période au bénéfice de l'exercice en cours ou au poste Autre bénéfice global, selon qu'il s'agit d'un instrument dérivé désigné comme faisant partie d'une opération de couverture, et le cas échéant, selon le type d'opération de couverture. La Compagnie ne prévoit pas que l'adoption de ces normes aura des répercussions importantes sur ses états financiers.

En septembre 2000, le FASB a émis le SFAS 140 *«Accounting for Transfers and Servicing of Financial Assets and Extinguishments of Liabilities»*. Cette nouvelle norme remplace le SFAS 125 et s'applique aux transferts effectués après le 31 mars 2001. La Compagnie ne prévoit pas que l'adoption du SFAS 140 aura des répercussions importantes sur ses états financiers.

## 2 Changements de convention comptable

La Compagnie a apporté certaines modifications à ses conventions comptables pour se conformer aux conventions comptables généralement reconnues dans le secteur ferroviaire.

**1999**

La Compagnie a modifié ses conventions comptables de capitalisation relatives à certaines charges liées à des améliorations apportées aux ponts et autres structures et aux wagons. Les nouvelles conventions prévoient la capitalisation de toutes les charges importantes pour les travaux visant à prolonger la durée de vie utile et (ou) à améliorer la fonctionnalité de ces éléments d'actif.

De plus, la Compagnie a modifié sa méthode de comptabilisation des coûts liés aux blessures subies par le personnel pour tenir compte de tous les éléments de ces coûts (incluant les coûts d'indemnisation, de soins de santé et administratifs) selon des estimations actuarielles du coût ultime découlant des blessures subies par les membres du personnel.

L'effet cumulatif des changements de convention comptable relative à la capitalisation au 1er janvier 1999 a été un crédit de 62 M$ (net des impôts sur le revenu applicables) tandis que l'effet cumulatif du changement de méthode de comptabilisation des coûts liés aux blessures subies par le personnel a été une charge de 57 M$ (net des impôts sur le revenu applicables). Les changements de convention comptable ont entraîné une augmentation du bénéfice net de 12 M$ pour l'exercice terminé le 31 décembre 1999.

**1998**

En 1998, la Compagnie a modifié sa convention comptable relative aux coûts des régimes de retraite et a adopté l'approche dite corridor en ce qui a trait à la comptabilisation des gains et pertes actuariels, conformément aux dispositions du SFAS 87, *«Employers' Accounting for Pensions»*, et du SFAS 106, *«Employers' Accounting for Post-retirement Benefits Other than Pensions»*. En conséquence, les gains et les pertes actuariels compris à l'intérieur des limites préétablies du corridor n'ont pas été amortis en 1998. L'effet cumulatif du changement de convention comptable a été un crédit de 42 M$ (net des impôts sur le revenu applicables) au 1er janvier 1998.

Avec prise d'effet le 1er janvier 1998, la Compagnie a adopté le *Statement of Position* (SOP) 98-1, *«Accounting for the Costs of Computer Software Developed or Obtained for Internal Use»*. Conformément à cet énoncé de principe, ce changement de convention comptable a été appliqué de façon prospective. L'adoption du SOP 98-1 a eu pour effet d'augmenter le bénéfice net d'environ 13 M$ pour l'exercice terminé le 31 décembre 1998.

## 3 Acquisition de la Wisconsin Central Transportation Corporation

Le 29 janvier 2001, par l'entremise d'une filiale en propriété exclusive à participation indirecte, la Compagnie et la Wisconsin Central Transportation Corporation (WC) ont conclu un accord de fusion (la Fusion) en vertu duquel la Compagnie fera l'acquisition du WC au prix d'achat approximatif de 1 200 M$ (800 M$ US ou 17,15 $ US par action) payable en espèces. Cette acquisition sera initialement financée par des emprunts et par l'encaisse disponible.

La Fusion est assujettie, entre autres, à l'approbation des actionnaires du WC. Ceux-ci devraient voter sur le projet de fusion au cours du premier semestre de 2001.

Selon les dispositions de la Fusion, l'obligation de la Compagnie de procéder à la Fusion est conditionnelle à l'obtention de la décision finale et sans appel du STB approuvant la Fusion ou l'exemptant de la réglementation, et n'imposant pas aux parties des conditions qui auraient des répercussions défavorables importantes sur les avantages économiques prévus de la Fusion pour la Compagnie.

Si l'acquisition du WC se réalise, la Compagnie comptabilisera l'acquisition selon la méthode de l'achat pur et simple conformément à l'opinion 16 *«Business Combinations»* du *Accounting Principles Board* du *American Institute of Certified Public Accountants*. Selon cette méthode, la Compagnie préparera ses états financiers en tenant compte de la répartition du coût d'acquisition des actions du WC en fonction de la juste valeur des éléments d'actif et de passif du WC. Les résultats d'exploitation de la Compagnie tiendront compte des effets de l'acquisition à la suite de la réalisation de la Fusion.

## 4 Regroupements d'entreprises

**A. Acquisition et consolidation de l'Illinois Central Corporation**

En 1998, la Compagnie, par l'entremise d'une filiale en propriété exclusive à participation indirecte, a fait l'acquisition de l'IC dans le cadre d'une transaction en deux étapes, au prix d'environ 2,4 G$ US payables à 75 % en espèces et à 25 % en actions ordinaires de la Compagnie. Le 14 mars 1998, la Compagnie a fait l'acquisition de 75 % des actions ordinaires en circulation de l'IC pour un montant de 2 549 M$ (1 796 M$ US), ou 39 $ US par action. Le 4 juin 1998, la Compagnie a fait l'acquisition des 25 % d'actions ordinaires en circulation restantes de l'IC en échange de 20,2 millions d'actions ordinaires de la Compagnie. De plus, les options d'achat d'actions en circulation de l'IC ont été échangées contre des options d'achat d'actions de la Compagnie.

En attendant l'approbation du STB, la Compagnie a comptabilisé son investissement dans l'IC selon la méthode de comptabilisation à la valeur de consolidation. Avec prise d'effet le 1er juillet 1999, la Compagnie a pris le contrôle de l'IC et a consolidé les résultats de l'IC depuis le 1er janvier 1999.

**B. Projet de regroupement du Canadien National et du Burlington Northern Santa Fe**

Le 18 décembre 1999, le CN et la Burlington Northern Santa Fe Corporation (BNSF) ont conclu un accord de regroupement (le Regroupement) des deux compagnies. Ce Regroupement était conditionnel, entre autres, à l'approbation des actionnaires du CN et du BNSF, ainsi qu'à celles de la Cour supérieure du Québec et du STB. Le 17 mars 2000, le STB a publié une décision imposant aux grands chemins de fer la cessation de toute activité liée à une fusion jusqu'à ce qu'il adopte de nouvelles règles relatives aux procédures de fusion. Le 14 juillet 2000, la Cour d'appel du district de Columbia aux États-Unis a rendu sa décision en rejetant le recours en révision du CN et en maintenant le moratoire imposé par le STB. Le 20 juillet 2000, le CN et le BNSF ont annoncé que leurs conseils d'administration respectifs avaient approuvé la résiliation immédiate et mutuelle de l'accord de regroupement.

## 5 Débiteurs

| *En millions* — *31 décembre* | 2000 | 1999 |
|---|---|---|
| Transport de marchandises | | |
| Débiteurs courants | 470 $ | 441 $ |
| Débiteurs courus | 81 | 161 |
| Autres | 238 | 244 |
| | 789 | 846 |
| Provision pour créances douteuses | (63) | (46) |
| | 726 $ | 800 $ |

En 1998, la Compagnie a conclu une entente renouvelable d'une durée de cinq ans visant la vente de débiteurs courants admissibles relatifs au transport de marchandises jusqu'à concurrence de 250 M$ de débiteurs à n'importe quel moment précis. Au 31 décembre 2000, conformément à l'entente, 147 M$ et 40 M$ US (61 M$ CA) de débiteurs avaient été vendus, avec recours limité, comparativement à 147 M$ et 40 M$ US (58 M$ CA) de débiteurs au 31 décembre 1999. La Compagnie a conservé la responsabilité de la gestion, de l'administration et du recouvrement des débiteurs courants vendus relatifs au transport des marchandises. Les coûts afférents à cette entente, qui varient en fonction de l'évolution des taux d'intérêt en vigueur, se sont établis à 10 M$ en 2000 et à 9 M$ en 1999, et sont inclus dans le poste Autres produits.

Aucun élément d'actif ou de passif relatif à la gestion des débiteurs n'a été enregistré, puisque le montant que touche la Compagnie pour la gestion des débiteurs se rapproche de celui des coûts associés.

## 6 Immobilisations

| *En millions* | *31 décembre 2000* | | | *31 décembre 1999* | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Coût | Amortissement cumulé | Net | Coût | Amortissement cumulé | Net |
| Voie | 18 217 $ | 5 963 $ | 12 254 $ | 17 290 $ | 5 634 $ | 11 586 $ |
| Matériel roulant | 3 599 | 1 323 | 2 276 | 3 328 | 1 143 | 2 185 |
| Immeubles | 1 453 | 721 | 732 | 1 200 | 650 | 550 |
| Autres | 856 | 480 | 376 | 781 | 462 | 319 |
| | 24 125 $ | 8 487 $ | 15 638 $ | 22 509 $ | 7 889 $ | 14 620 $ |
| Contrats de location-acquisition inclus dans les immobilisations | 1 155 $ | 162 $ | 993 $ | 1 006 $ | 115 $ | 891 $ |

## 7 Autres éléments d'actif et charges reportées

| *En millions* — *31 décembre* | 2000 | 1999 |
|---|---|---|
| Placement dans 360networks Inc. | 216 $ | – $ |
| Coût des prestations versées à l'avance *(Note 14)* | 166 | 113 |
| Débiteurs reportés | 73 | 87 |
| Autres investissements | 53 | 22 |
| Coûts liés à l'émission de titres d'emprunt, non amortis | 49 | 55 |
| Autres | 11 | 18 |
| | 568 $ | 295 $ |

En mars 2000, la Compagnie a échangé ses placements minoritaires en actions dans certaines coentreprises contre 11,4 millions d'actions de 360networks Inc., une société qui offre des services réseau à large bande destinés aux sociétés de télécommunications, aux fournisseurs de services d'information, aux fournisseurs de services d'applications et aux entreprises axées sur les données. La Compagnie a inscrit les actions reçues à leur juste valeur estimative à la date de l'inscription, ce qui a entraîné un gain de 84 M$, 58 M$ après impôts (0,30 $ par action en circulation ou 0,28 $ par action après dilution).

Le 20 avril 2000, 360networks Inc. a effectué un premier appel public à l'épargne (APE). Selon les conditions d'une entente conclue avec 360networks Inc. et la réglementation en matière de valeurs mobilières, on ne s'attend pas à ce que la Compagnie vende ses actions dans 360networks Inc. au cours des 12 mois suivant le premier APE.

À la suite de l'APE, la Compagnie comptabilise son placement conformément aux dispositions du SFAS 115, *«Accounting for Certain Investments in Debt and Equity Securities»* du FASB. Les actions détenues ont été classées comme «titres prêts à vendre» et, par conséquent, le placement est présenté à sa valeur marchande au bilan. L'accroissement de la valeur du placement a été inscrit au poste Autre bénéfice global à titre de plus-value non matérialisée de 129 M$ (94 M$, après impôts) pour 2000. Au moment de la vente, la plus-value ou la moins-value non matérialisée après impôts serait renversée et inscrite au bénéfice. Au 31 décembre 2000, la valeur marchande du placement que détient la Compagnie s'élevait à 216 M$.

En vertu de contrats de vente distincts visant ses emprises conclus avec 360networks Inc., la Compagnie obtient des produits et utilise les liaisons à fibres optiques pour sa propre exploitation ferroviaire.

## 8 Facilités de crédit

La Compagnie dispose de facilités de crédit renouvelables de 1 000 M$ US d'une durée de cinq ans, échéant en 2003. Les taux d'emprunt des facilités de crédit sont établis en fonction de différents taux, dont le taux préférentiel au Canada, les taux des acceptations bancaires, le taux des fonds américains fédéraux en vigueur et le *London Interbank Offer Rate*, majorés des marges applicables. Les ententes relatives aux facilités de crédit contiennent les clauses restrictives financières habituelles, déterminées selon les principes comptables généralement reconnus aux États-Unis, notamment i) des restrictions limitant le montant de la dette par rapport à la capitalisation totale; ii) l'obligation de maintenir la valeur corporelle nette à un niveau supérieur aux seuils définis à l'avance et iii) l'obligation de maintenir le ratio de couverture des frais fixes à un niveau supérieur aux seuils définis à l'avance. La Compagnie a respecté ces clauses restrictives financières tout au long de l'exercice. Le programme de papier commercial de la Compagnie est garanti par la facilité de crédit renouvelable du CN. En juin 1999, la Compagnie a utilisé le produit de la vente d'actions ordinaires et de titres privilégiés convertibles pour rembourser 125 M$ US (185 M$ CA) sur le papier commercial et 310 M$ US (456 M$ CA) sur les facilités de crédit renouvelables de la Compagnie. En juillet 1999, le solde des facilités de crédit renouvelables a été remboursé. En 2000, la Compagnie n'a pas utilisé les facilités de crédit. Au 31 décembre 2000, un montant total de 77 M$ était en circulation en vertu du programme de papier commercial, contre 6 M$ US (9 M$ CA) au 31 décembre 1999.

## 9 Créditeurs et charges à payer

| *En millions* — *31 décembre* | 2000 | 1999 |
|---|---|---|
| Comptes fournisseurs | 403 $ | 486 $ |
| Taxes à payer | 244 | 88 |
| Charges salariales à payer | 194 | 185 |
| Charges à payer | 187 | 195 |
| Tranche à court terme des provisions pour compressions de l'effectif | 137 | 182 |
| Intérêts courus sur la dette à long terme | 126 | 119 |
| Charges à payer relativement à des contrats de location-exploitation | 31 | 29 |
| Autres | 67 | 89 |
| | 1 389 $ | 1 373 $ |

## 10 Autres éléments de passif et crédits reportés

| *En millions* — *31 décembre* | 2000 | 1999 |
|---|---|---|
| Provisions pour compressions de l'effectif, déduction faite de la tranche à court terme *A)* | 376 $ | 517 $ |
| Passif à l'égard de blessures corporelles et autres réclamations | 373 | 309 |
| Charges à payer pour les avantages complémentaires de retraite *B)* | 231 | 220 |
| Passif à l'égard de l'environnement, déduction faite de la tranche à court terme | 64 | 66 |
| Crédits reportés et autres | 161 | 175 |
| | 1 205 $ | 1 287 $ |

### A. Provisions pour compressions de l'effectif

Les provisions pour compressions de l'effectif, qui s'appliquent aux membres du personnel tant au Canada qu'aux États-Unis, comprennent principalement des indemnités de cessation d'emploi dont la majorité sera versée au cours des cinq prochaines années. Les autres éléments des provisions incluent principalement des primes d'incitation à la retraite anticipée et des prestations de raccordement pour mener à la retraite anticipée. Les versements au titre des indemnités de cessation d'emploi et autres éléments des provisions ont réduit le montant total de celles-ci de 189 M$ pour l'exercice terminé le 31 décembre 2000 (219 M$ pour l'exercice terminé le 31 décembre 1999). Le montant total des provisions au 31 décembre 2000 s'établissait à 513 M$.

### B. Avantages complémentaires de retraite

*i)* Évolution des obligations découlant des avantages complémentaires de retraite

| *En millions* — *Exercice terminé le 31 décembre* | 2000 | 1999 |
|---|---|---|
| Obligations découlant des avantages complémentaires de retraite au début de l'exercice | 230 $ | 172 $ |
| Intérêts débiteurs | 15 | 15 |
| Coût des prestations au titre des services rendus | 8 | 8 |
| Change étranger – fluctuations | 3 | (3) |
| Perte (gain) actuariel(le) | 3 | (13) |
| Prestations versées | (17) | (16) |
| Consolidation de l'IC | – | 67 |
| *Obligations découlant des avantages complémentaires de retraite à la fin de l'exercice* | 242 $ | 230 $ |

*ii)* Capitalisation

| *En millions* — *31 décembre* | 2000 | 1999 |
|---|---|---|
| Obligations découlant des avantages complémentaires de retraite non capitalisées à la fin de l'exercice | 242 $ | 230 $ |
| Perte actuarielle nette non constatée | (8) | (6) |
| Coût des prestations au titre des services passés non constaté | (3) | (4) |
| *Coût des prestations constituées au titre des avantages complémentaires de retraite* | 231 $ | 220 $ |

*iii)* Éléments du coût net des prestations

| *En millions* — *Exercice terminé le 31 décembre* | 2000 | 1999 | 1998 |
|---|---|---|---|
| Intérêts débiteurs | 15 $ | 15 $ | 11 $ |
| Coût des prestations au titre des services rendus | 8 | 8 | 4 |
| Amortissement du coût des prestations au titre des services passés | 1 | 1 | 1 |
| Perte actuarielle nette constatée | 1 | 2 | 1 |
| *Coût net des prestations* | 25 $ | 26 $ | 17 $ |

*iv)* Hypothèses selon une moyenne pondérée

| *31 décembre* | 2000 | 1999 | 1998 |
|---|---|---|---|
| Taux d'actualisation | 6,95 % | 7,39 % | 6,00 % |
| Taux d'augmentation de la rémunération | 4,25 % | 4,25 % | 4,25 % |

Une variation de un point de pourcentage du taux tendanciel des soins de santé n'aurait pas un effet important sur le coût net des prestations ni sur les obligations découlant des avantages complémentaires de retraite.

## 11 Dette à long terme

| *En millions* | Échéance | Monnaie de paiement | *31 décembre* 2000 | 1999 |
|---|---|---|---|---|
| *Obligations, débentures et billets : A)* | | | | |
| Canadien National : | | | | |
| 5 ¼ % 15 ans, obligations libellées en francs suisses *B)* | 22 août 2000 | FS | – $ | 99 $ |
| 8 ¼ % 15 ans, billets | 21 mai 2001 | $ CA | 150 | 150 |
| 6 ¼ % 10 ans, billets | 15 mai 2003 | $ US | 225 | 218 |
| 7 % 10 ans, billets | 15 mars 2004 | $ US | 398 | 386 |
| 6,45 % Puttable Reset Securities (PURS) *C)* | 15 juil. 2006 | $ US | 375 | 363 |
| 6,80 % 20 ans, billets *D)* | 15 juil. 2018 | $ US | 300 | 291 |
| 7 ¼ % 30 ans, débentures | 15 mai 2023 | $ US | 225 | 218 |
| 6,90 % 30 ans, billets *D)* | 15 juil. 2028 | $ US | 712 | 690 |
| Illinois Central : | | | | |
| 6,83 % 5 ans, billets | 17 mai 2000 | $ US | – | 44 |
| 7,12 % 5 ans, billets | 2 août 2001 | $ US | 75 | 73 |
| 6,72 % 5 ans, billets | 14 août 2001 | $ US | 75 | 73 |
| 4 % 2 ans, billets | 1er mars 2002 | $ US | 1 | 1 |
| 6 ¼ % 10 ans, billets | 15 mai 2003 | $ US | 150 | 145 |
| Billets ne portant pas intérêt, 7 ans | 29 nov. 2003 | $ US | 1 | 1 |
| 7 ¼ % 10 ans, billets | 1er mai 2005 | $ US | 150 | 145 |
| 6,98 % 12 ans, billets | 12 juil. 2007 | $ US | 75 | 73 |
| 6,63 % 10 ans, billets | 9 juin 2008 | $ US | 30 | 29 |
| 5 % 99 ans, débentures à intérêt conditionnel | 1er juil. 2032 | $ US | 1 | 1 |
| 5 % 99 ans, débentures à intérêt conditionnel | 1er déc. 2056 | $ US | 12 | 12 |
| 7,7 % 100 ans, débentures | 15 sept. 2096 | $ US | 187 | 182 |
| *Total des obligations, débentures et billets* | | | 3 142 | 3 194 |
| *Autres :* | | | | |
| Papier commercial *E) (Note 8)* | | Divers | 77 | 9 |
| Obligations découlant de contrats de location-acquisition, montants à payer aux termes de conventions portant sur du matériel et autres *F)* | | Divers | 1 114 | 1 029 |
| *Total – Autres* | | | 1 191 | 1 038 |
| *Total partiel* | | | 4 333 | 4 232 |
| Moins : | | | | |
| Tranche de la dette à long terme échéant à moins d'un an | | | 434 | 271 |
| Escompte non amorti, net | | | 13 | 13 |
| | | | 447 | 284 |
| | | | 3 886 $ | 3 948 $ |

*A.* Les obligations, débentures et billets de la Compagnie ne sont pas garantis.

*B.* Les obligations libellées en francs suisses (170 M FS), portant intérêt à un taux de 5 ⅜ %, ont été converties à leur date d'émission en une obligation de 99 M$ CA par l'entremise d'un contrat de swap de devises au coût global de 11,17 %. Ces obligations ont été remboursées au mois d'août 2000.

*C.* Les PURS sont des titres contenant des options simultanées de vente et d'achat de ces mêmes titres à leur valeur nominale. Au moment de l'émission, la Compagnie a vendu l'option d'achat des titres pouvant être exercée au 15 juillet 2006 (la date de renouvellement). Si l'option d'achat est levée, l'option de vente est automatiquement déclenchée, ce qui entraîne le rachat des PURS initiaux. Le détenteur de l'option d'achat aura alors le droit de renégocier les titres à un nouveau taux d'intérêt nominal pour un terme additionnel de 30 ans échéant le 15 juillet 2036. Le nouveau taux d'intérêt nominal sera déterminé conformément à un mécanisme préétabli, selon les conditions du marché alors en vigueur. Si l'option d'achat n'est pas levée, l'option de vente est réputée avoir été levée, ce qui entraînera le rachat des PURS le 15 juillet 2006.

*D.* Les billets à 20 ans et à 30 ans sont rachetables en tout temps, en totalité ou en partie, au gré de la Compagnie, à leur valeur nominale ou à un prix fixé selon une formule tenant compte des taux d'intérêt en vigueur au moment du rachat, selon le plus élevé des deux montants.

*E.* En 1998, la Compagnie a amorcé un programme de papier commercial, garanti par la facilité de crédit renouvelable du CN. En vertu de ce programme, la Compagnie peut émettre du papier commercial jusqu'à concurrence d'un montant total de 600 M$ sur le principal, ou l'équivalent en dollars US. Le papier commercial vient à échéance au cours de la prochaine année mais a été classé comme dette à long terme, ce qui tient compte de l'intention et de la capacité de la Compagnie de refinancer l'emprunt à court terme par des émissions subséquentes de papier commercial ou par un prélèvement sur les facilités de crédit renouvelables. Les taux d'intérêt applicables au papier commercial varient de 5 ¾ % à 6 % environ.

*F.* Les taux d'intérêt applicables aux contrats de location-acquisition varient entre 5 ½ % et 14 ½ % environ, et les dates d'échéance vont de 2001 à 2025. Les intérêts implicites afférents à ces contrats se chiffraient à 559 M$ au 31 décembre 2000 et à 577 M$ au 31 décembre 1999.

Les conventions portant sur du matériel sont remboursables en versements mensuels ou semestriels sur différentes périodes allant jusqu'en 2007, à des taux d'intérêt s'échelonnant de 6 % à 9,7 %. Les montants en capital à payer sont de 26 M$ et 1 M$ US (2 M$ CA) au 31 décembre 2000, et étaient de 39 M$ et 12 M$ US (17 M$ CA) au 31 décembre 1999. Les contrats de location-acquisition, les conventions portant sur du matériel et d'autres obligations sont garantis par des immobilisations dont la valeur comptable nette était de 1 068 M$ au 31 décembre 2000 et de 934 M$ au 31 décembre 1999.

*G.* Les remboursements en capital à payer au cours des prochains exercices sur la dette existante au 31 décembre 2000 s'établissent comme ci-dessous. Ces remboursements incluent les ententes de rachat et les paiements aux fins des obligations découlant des contrats de location-acquisition mais excluent les remboursements sur le papier commercial de 77 M$.

| *Exercice* | *En millions* Montant |
|---|---|
| 2001 | 434 $ |
| 2002 | 128 |
| 2003 | 497 |
| 2004 | 508 |
| 2005 | 216 |
| 2006 et ultérieurement | 2 460 |

*H.* Le montant total de la dette payable en dollars US s'élevait à 2 290 M$ US (3 434 M$ CA) au 31 décembre 2000, et à 2 332 M$ US (3 389 M$ CA) au 31 décembre 1999.

*I.* Au cours de 2000, la Compagnie a enregistré des actifs totalisant 149 M$ ainsi que la dette correspondante associée aux contrats de location pour du nouveau matériel (337 M$ en 1999).

## 12 Capital-actions et titres privilégiés convertibles

### A. Capital-actions autorisé

Le capital-actions autorisé de la Compagnie est constitué des titres suivants :

- un nombre illimité d'actions ordinaires sans valeur nominale;
- un nombre illimité d'actions privilégiées de catégorie A sans valeur nominale pouvant être émises en série;
- un nombre illimité d'actions privilégiées de catégorie B sans valeur nominale pouvant être émises en série.

### B. Actions ordinaires émises et en circulation

Au cours de 2000, la Compagnie a émis 1,2 million d'actions par suite de la levée d'options d'achat d'actions. Au 31 décembre 2000, le nombre total des actions ordinaires émises et en circulation s'établissait à 190,6 millions.

Au cours de 1999, la Compagnie a émis 9,2 millions d'actions ordinaires à la suite de l'appel public à l'épargne du 23 juin 1999. La Compagnie a également émis 1,4 million d'actions par suite de la levée d'options d'achat d'actions.

### C. Titres privilégiés convertibles

En 1999, la Compagnie a émis 4,6 millions de titres privilégiés convertibles au prix de 50 $ US le titre. Ces titres sont des titres subordonnés convertibles en actions ordinaires du CN au gré du porteur à un prix de conversion initial de 38,48 $ US l'action ordinaire, soit un taux de conversion initial de 1,2995 action ordinaire par titre privilégié convertible. À compter du 1er juillet 2002, au gré du CN, mais sous réserve de certaines conditions, les droits qu'ont les porteurs de convertir ces titres peuvent être annulés si le cours du marché dépasse 120 % du prix de conversion pendant une certaine période. Ces titres portent intérêt, payable trimestriellement en dollars US, au taux de 5,25 % par année, et viennent à échéance le 30 juin 2029.

## 12 Capital-actions et titres privilégiés convertibles *(suite)*

### D. Fractionnement d'actions

Le 20 juillet 1999, le Conseil d'administration de la Compagnie a approuvé un fractionnement des actions ordinaires à raison de deux pour une qui a été effectué sous forme de dividende en actions. Ainsi, une action ordinaire additionnelle du CN a été remise pour chaque action en circulation ou détenue en trésorerie le 27 septembre 1999 aux actionnaires inscrits le 23 septembre 1999. Tous les régimes d'achat d'actions tiennent compte de l'émission d'actions ou d'options additionnelles à la suite de l'annonce du fractionnement des actions. Toutes les données relatives aux actions tiennent compte de ce fractionnement des actions.

### E. Programmes de rachat d'actions

En 2000, le Conseil d'administration de la Compagnie a donné son approbation à un programme de rachat d'actions qui permettait le rachat jusqu'à concurrence de 13 millions d'actions ordinaires de la Compagnie, conformément à une offre publique de rachat au prix courant du marché. Au cours de 2000, la Compagnie a utilisé 529 M$ pour racheter 13 millions d'actions ordinaires au prix moyen de 40,70 $ l'action.

Le 23 janvier 2001, le Conseil d'administration de la Compagnie a donné son approbation à un programme de rachat d'actions permettant le rachat jusqu'à concurrence de 10 millions d'actions ordinaires de la Compagnie entre le 31 janvier 2001 et le 30 janvier 2002, conformément à une offre publique de rachat au prix courant du marché.

## 13 Régimes d'achat d'actions

### A. Régime d'actionnariat du personnel

En 1997, le Régime d'actionnariat du personnel (RAP) a été établi afin de donner aux membres du personnel admissibles la possibilité de souscrire jusqu'à 6 % de leur salaire brut pour acheter des actions ordinaires de la Compagnie sur le marché libre, en contrepartie de quoi la Compagnie s'engageait à investir, en leur nom, un montant supplémentaire correspondant à 35 % du montant investi par eux. Au 31 décembre 2000, 7 916 membres du personnel participaient au régime (7 359 au 31 décembre 1999). En 2000, un total de 637 531 actions, incluant les contributions de la Compagnie, ont été achetées en vertu du RAP au nom des membres du personnel, comparativement à 375 681 en 1999, d'où une charge avant impôts imputée au bénéfice de 6 M$, de 5 M$ et de 3 M$ pour les exercices terminés les 31 décembre 2000, 1999 et 1998, respectivement.

### B. Options d'achat d'actions

La Compagnie offre aux membres de la direction admissibles des régimes d'options d'achat d'actions leur permettant d'acquérir des actions ordinaires de la Compagnie, une fois le droit de levée des options acquis, au cours en vigueur au moment de l'octroi des options. Les options peuvent être levées sur une période maximale de dix ans. En général, les droits de levée des options s'acquièrent sur une période de quatre ans de service continu et ne peuvent être exercés au cours des 12 premiers mois suivant la date de l'octroi. Au 31 décembre 2000, 7,7 millions d'actions ordinaires supplémentaires étaient autorisées aux fins d'émissions futures dans le cadre de ces régimes.

Les options offertes par la Compagnie comprennent des options conventionnelles qui peuvent être acquises sur une période définie et des options de rendement qui ne peuvent être acquises que si la Compagnie atteint certaines cibles en matière de ratio d'exploitation et de rendement du capital investi sans facteur d'endettement. Au 31 décembre 2000, le nombre d'options conventionnelles et d'options de rendement en circulation s'établissait à 5,6 millions et à 3,3 millions, respectivement.

Les changements relatifs aux options d'achat d'actions offertes par la Compagnie se présentent comme suit :

| | Nombre d'options | Moyenne pondérée du prix de levée | |
|---|---|---|---|
| | *En millions* | | |
| En circulation au 31 décembre 1997 | 3,6 | 19,43 $ | |
| Conversion des options de l'IC | 3,0 | 22,57 $ | US |
| Octroyées | 1,3 | 37,35 $ | |
| Annulées | (0,4) | 20,22 $ | |
| Levées | (0,4) | 19,42 $ | |
| En circulation au 31 décembre 1998 [1] | 7,1 | 29,11 $ | |
| Octroyées | 3,0 | 45,46 $ | |
| Annulées | (0,4) | 34,51 $ | |
| Levées | (1,4) | 25,43 $ | |
| En circulation au 31 décembre 1999 [1] | 8,3 | 34,88 $ | |
| Octroyées | 2,2 | 35,33 $ | |
| Annulées | (0,4) | 36,23 $ | |
| Levées | (1,2) | 22,19 $ | |
| *En circulation au 31 décembre 2000* [1] | **8,9** | **34,95 $** | |

*(1) Comprend les options d'achat d'actions converties de l'IC, exprimées en dollars canadiens au taux de change en vigueur à la date du bilan.*

Au 31 décembre 2000, les options d'achat d'actions en circulation et pouvant être levées se présentaient comme suit :

| | Options en circulation | | | | Options pouvant être levées | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Échelle de prix de levée | Nombre d'options | Moyenne pondérée des années jusqu'à l'expiration | Moyenne pondérée du prix de levée | Nombre d'options | Moyenne pondérée du prix de levée |
| | | *En millions* | | | *En millions* | |
| Options octroyées en 1995 | 13,50 $ | 0,4 | 3 | 13,50 $ | 0,4 | 13,50 $ |
| Options octroyées en 1996 | 18,52 $–23,72 $ | 0,3 | 3 | 18,69 $ | 0,3 | 18,69 $ |
| Options octroyées en 1997 | 24,85 $–38,75 $ | 0,6 | 4 | 28,43 $ | 0,4 | 28,45 $ |
| Options octroyées en 1998 (1) | 16,79 $–46,25 $ | 2,8 | 6 | 30,63 $ | 2,5 | 30,74 $ |
| Options octroyées en 1999 | 36,14 $–49,45 $ | 2,7 | 8 | 45,47 $ | 0,6 | 45,21 $ |
| Options octroyées en 2000 | 34,91 $–48,50 $ | 2,1 | 9 | 35,34 $ | 0,1 | 35,01 $ |
| *Solde au 31 décembre 2000* (1) | | **8,9** | **7** | **34,95 $** | **4,3** | **30,31 $** |

*(1) Comprend les options d'achat d'actions converties de l'IC, exprimées en dollars canadiens au taux de change en vigueur à la date du bilan.*

**C. Charge liée à la rémunération en actions**

La charge relative à la rémunération liée à certaines options de rendement offertes dans le cadre des régimes d'options d'achat d'actions est déterminée en fonction de la valeur intrinsèque des options, selon la prise de position 25, *«Accounting for Stock Issued to Employees»* de l'APB, et des interprétations y afférentes. La charge constatée à ce titre en 2000, 1999 et 1998 s'est élevée à 3 M$, 7 M$ et 13 M$, respectivement. Si la charge liée à la rémunération avait été déterminée en fonction de la juste valeur à la date de l'octroi des options en vertu de tous les régimes, conformément à la norme SFAS 123 *«Accounting for Stock-Based Compensation»*, le bénéfice net pro forma et le bénéfice pro forma par action de la Compagnie s'établiraient comme suit :

| *Exercice terminé le 31 décembre* | 2000 | 1999 | 1998 |
|---|---|---|---|
| Bénéfice net *(en millions)* | 917 $ | 740 $ | 270 $ |
| Bénéfice par action en circulation | 4,70 $ | 3,75 $ | 1,47 $ |
| Bénéfice dilué par action | 4,58 $ | 3,68 $ | 1,46 $ |

Les chiffres pro forma font état des charges liées à la rémunération, établies au moyen du modèle Black-Scholes de fixation des prix de l'option, en fonction des hypothèses suivantes

| *Exercice terminé le 31 décembre* | 2000 | 1999 | 1998 |
|---|---|---|---|
| Durée projetée de l'option *(nombre d'années)* | 7,0 | 7,0 | 7,0 |
| Taux d'intérêt sans risque | 5,38 % | 6,64 % | 5,52 % |
| Volatilité projetée du cours des actions | 30 % | 30 % | 30 % |
| Dividende moyen par action | 0,70 $ | 0,60 $ | 0,53 $ |

| *Exercice terminé le 31 décembre* | 2000 | 1999 | 1998 |
|---|---|---|---|
| Moyenne pondérée de la juste valeur des options octroyées | 12,54 $ | 18,93 $ | 14,36 $ |

## 14 Régimes de retraite

La Compagnie offre des régimes de retraite en vertu desquels presque tous les membres de son personnel ont droit, à l'âge de la retraite, à des prestations généralement fondées sur la rémunération et les années de service et (ou) les cotisations. Les tableaux qui suivent portent sur tous les régimes de la Compagnie. Toutefois, les descriptions ci-dessous portent exclusivement sur le régime de retraite principal de la Compagnie, à savoir le Régime de retraite du CN (le Régime de retraite). Les autres régimes de retraite de la Compagnie sont de moindre importance.

**Description du régime**

Le Régime de retraite est un régime contributif à prestations déterminées qui couvre pratiquement tous les membres du personnel du CN. La pension versée est surtout fonction du nombre d'années de service et de la moyenne des derniers gains annuels ouvrant droit à pension. Tous les nouveaux membres du personnel sont, en règle générale, tenus d'y adhérer dès leur entrée en fonctions. Les prestations de retraite sont indexées après la retraite au moyen d'un mécanisme de partage des gains (des pertes), sous réserve d'une augmentation minimale garantie. Le fiduciaire des Caisses fiduciaires de retraite des Chemins de fer nationaux du Canada (les Caisses fiduciaires de retraite du CN) est une société de fiducie indépendante. À titre de fiduciaire, celle-ci exerce certaines fonctions; elle doit notamment détenir les titres légaux de l'actif des Caisses fiduciaires de retraite du CN et assurer le respect, par la Compagnie, en sa qualité d'administrateur, des dispositions du Régime de retraite et de la législation qui s'y applique.

**Politique de capitalisation**

Les cotisations des membres du personnel au Régime de retraite sont déterminées selon les modalités du régime. Les cotisations patronales sont conformes aux dispositions législatives du gouvernement du Canada, la *Loi de 1985 sur les normes de prestation de pension*, et sont déterminées selon les résultats d'évaluations actuarielles réalisées au moins tous les trois ans. Ces évaluations sont effectuées conformément aux exigences législatives et aux recommandations de l'Institut Canadien des Actuaires pour l'évaluation des régimes de retraite.

## 14 Régimes de retraite *(suite)*

**Description de l'actif des Caisses**

L'actif du Régime de retraite est comptabilisé séparément dans les Caisses fiduciaires de retraite du CN et est composé d'encaisse et placements à court terme, d'obligations, d'hypothèques, d'actions canadiennes et étrangères, de biens immobiliers et d'actifs pétroliers et gaziers.

*a)* Évolution des obligations découlant des régimes de retraite

| *En millions* — *Exercice terminé le 31 décembre* | 2000 | 1999 |
|---|---|---|
| Obligations découlant des régimes de retraite au début de l'exercice | 9 935 $ | 10 540 $ |
| Perte (gain) actuariel(le) | 730 | (746) |
| Intérêts débiteurs | 690 | 632 |
| Cotisations des participants aux régimes | 74 | 73 |
| Coût des prestations au titre des services rendus | 70 | 95 |
| Change étranger – fluctuations | 3 | (3) |
| Prestations versées et transferts | (647) | (656) |
| *Obligations découlant des régimes de retraite à la fin de l'exercice* | 10 855 $ | 9 935 $ |

*b)* Évolution de l'actif des régimes

| *En millions* — *Exercice terminé le 31 décembre* | 2000 | 1999 |
|---|---|---|
| Juste valeur de l'actif des régimes au début de l'exercice | 11 768 $ | 10 728 $ |
| Rendement réel sur l'actif des régimes | 1 198 | 1 567 |
| Cotisations des participants aux régimes | 74 | 73 |
| Cotisations de l'employeur | 59 | 59 |
| Change étranger – fluctuations | 3 | (3) |
| Prestations versées et transferts | (647) | (656) |
| *Juste valeur de l'actif des régimes à la fin de l'exercice* | 12 455 $ | 11 768 $ |

*c)* Capitalisation

| *En millions* — *31 décembre* | 2000 | 1999 |
|---|---|---|
| Excédent de la juste valeur de l'actif des régimes par rapport aux obligations découlant des régimes de retraite à la fin de l'exercice[(1)] | 1 600 $ | 1 833 $ |
| Gain actuariel net non constaté[(1)] | (1 652) | (1 976) |
| Obligations transitoires nettes non constatées | 59 | 78 |
| Coût des prestations au titre des services passés non constaté | 153 | 172 |
| *Montant net constaté* | 160 $ | 107 $ |

*(1) Assujetti à une réduction ultérieure au titre du partage des gains en vertu des dispositions du régime.*

*d)* Montant constaté dans le Bilan consolidé

| *En millions* — *31 décembre* | 2000 | 1999 |
|---|---|---|
| Coût des prestations versées à l'avance | 166 $ | 113 $ |
| Coût des prestations constituées | (6) | (6) |
| *Montant net constaté* | 160 $ | 107 $ |

*e)* Éléments du coût net des prestations

| *En millions* — *Exercice terminé le 31 décembre* | 2000 | 1999 | 1998 |
|---|---|---|---|
| Intérêts débiteurs | 690 $ | 632 $ | 629 $ |
| Coût des prestations au titre des services rendus | 70 | 95 | 81 |
| Amortissement des obligations transitoires nettes | 19 | 19 | 21 |
| Amortissement du coût des prestations au titre des services passés | 19 | 20 | 20 |
| Rendement prévu sur l'actif des régimes | (792) | (732) | (701) |
| Perte actuarielle nette constatée | – | 23 | – |
| *Coût net des prestations* | 6 $ | 57 $ | 50 $ |

*f)* Hypothèses selon une moyenne pondérée

| *31 décembre* | 2000 | 1999 | 1998 |
|---|---|---|---|
| Taux d'actualisation | 6,50 % | 7,00 % | 6,00 % |
| Taux d'augmentation de la rémunération | 4,25 % | 4,25 % | 4,25 % |
| Rendement prévu sur l'actif des régimes pour l'exercice terminé le 31 décembre | 9,00 % | 9,00 % | 9,00 % |

## 15 Charge spéciale

La Compagnie a inscrit à ses activités une charge de 590 M$ en 1998 au titre de programmes de compression de l'effectif qui visaient à réduire les coûts d'exploitation futurs et à accroître la productivité. Cette charge comprenait les indemnités de cessation d'emploi et autres sommes à verser pour environ 3 000 réductions de postes (1 400 ayant eu lieu en 1998, 1 300 autres en 1999, et les réductions restantes en 2000). Les mesures d'amélioration de la productivité de la main-d'œuvre et de l'efficacité de l'exploitation ont été appliquées à l'ensemble de la Compagnie, et ont entraîné des réductions de personnel dans les fonctions administration, transport, ingénierie et matériel. La majorité des versements restants liés aux compressions de l'effectif devrait s'étaler sur les cinq prochaines années.

## 16 Intérêts débiteurs

| *En millions* — *Exercice terminé le 31 décembre* | 2000 | 1999 | 1998 |
|---|---|---|---|
| Intérêts sur la dette à long terme | 322 $ | 319 $ | 257 $ |
| Intérêts sur les emprunts à court terme | – | – | 2 |
| Intérêts créditeurs | (11) | (5) | (17) |
| | 311 $ | 314 $ | 242 $ |
| *Versements d'intérêts en espèces* | 315 $ | 311 $ | 192 $ |

## 17 Autres produits

| *En millions* *Exercice terminé le 31 décembre* | 2000 | 1999 | 1998 |
|---|---|---|---|
| Gain sur l'échange de placements *(Note 7)* | 84 $ | – $ | – $ |
| Gain sur la cession d'immobilisations | 57 | 56 | 51 |
| Revenu de placement | 10 | 21 | 20 |
| Gain (perte) de change | 10 | 4 | (26) |
| Perte nette de location | (22) | (25) | (20) |
| Participation aux bénéfices de l'IC *(Note 4 A)* | – | – | 105 |
| Autres | (3) | (1) | (8) |
| | 136 $ | 55 $ | 122 $ |

## 18 Impôts sur le revenu

La charge d'impôts sur le revenu de la Compagnie avant l'effet cumulatif des changements de convention comptable comprend les éléments suivants :

| *En millions* *Exercice terminé le 31 décembre* | 2000 | 1999 | 1998 |
|---|---|---|---|
| Taux d'imposition fédéral | 29,1 % | 29,1 % | 29,1 % |
| Charge d'impôts sur le revenu sur le bénéfice avant impôts sur le revenu et effet cumulatif des changements de convention comptable selon le taux d'imposition fédéral | (429) $ | (352) $ | (87) $ |
| Recouvrement (charge) d'impôts sur le revenu attribuable aux éléments suivants : | | | |
| Impôt provincial et autres impôts | (180) | (196) | (63) |
| Écart du taux d'imposition des États-Unis | 9 | 38 | – |
| Gain sur les cessions et les dividendes | 18 | 8 | 8 |
| Participation aux bénéfices de l'IC | – | – | 47 |
| Autres | 46 | 40 | 21 |
| *Charge d'impôts sur le revenu* | (536) $ | (462) $ | (74) $ |
| Charge d'impôts sur le revenu : | | | |
| Exigibles | (224) $ | (45) $ | (18) $ |
| Reportés | (312) | (417) | (56) |
| | (536) $ | (462) $ | (74) $ |
| *Versements en espèces pour impôts sur le revenu* | 101 $ | 45 $ | 18 $ |

Les éléments importants des impôts reportés débiteurs et créditeurs sont les suivants :

| *En millions* *31 décembre* | 2000 | 1999 |
|---|---|---|
| *Impôts reportés débiteurs* | | |
| Provisions pour compressions de l'effectif | 202 $ | 266 $ |
| Courus à payer et autres provisions | 198 | 186 |
| Avantages postérieurs à la retraite | 91 | 89 |
| Pertes et crédits d'impôts reportés | 26 | 39 |
| | 517 | 580 |
| *Impôts reportés créditeurs* | | |
| Immobilisations | 3 778 | 3 409 |
| Montant total net des impôts reportés créditeurs | 3 261 | 2 829 |
| Montant net des impôts reportés débiteurs à court terme | 114 | 146 |
| *Montant net des impôts reportés créditeurs à long terme* | 3 375 $ | 2 975 $ |

## 19 Information sectorielle

### A. Zones géographiques

La Compagnie fait affaire dans un seul secteur d'activité. Ses activités et ses éléments d'actif sont situés au Canada et aux États-Unis.

### B. Information sur les zones géographiques

| *En millions* *Exercice terminé le 31 décembre* | 2000 | 1999 | 1998 |
|---|---|---|---|
| *Produits d'exploitation :* | | | |
| Activités ferroviaires au Canada | 3 650 $ | 3 524 $ | 3 500 $ |
| Activités ferroviaires aux États-Unis | 1 778 | 1 712 | 578 |
| | 5 428 $ | 5 236 $ | 4 078 $ |
| *Bénéfice d'exploitation :* | | | |
| Activités ferroviaires au Canada | 1 199 $ | 1 015 $ | 381 $ |
| Activités ferroviaires aux États-Unis | 449 | 452 | 37 |
| | 1 648 $ | 1 467 $ | 418 $ |
| *Bénéfice (perte) avant l'effet cumulatif des changements de convention comptable :* | | | |
| Activités ferroviaires au Canada | 695 $ | 565 $ | 225 $ |
| Activités ferroviaires aux États-Unis | 242 | 181 | (106) |
| Participation aux bénéfices de l'IC | – | – | 105 |
| | 937 $ | 746 $ | 224 $ |
| *Amortissement :* | | | |
| Activités ferroviaires au Canada *i)* | 336 $ | 294 $ | 304 $ |
| Activités ferroviaires aux États-Unis | 197 | 202 | 15 |
| | 533 $ | 496 $ | 319 $ |
| *Dépenses en immobilisations : ii)* | | | |
| Activités ferroviaires au Canada *iii)* | 802 $ | 954 $ | 787 $ |
| Activités ferroviaires aux États-Unis | 310 | 324 | 84 |
| | 1 112 $ | 1 278 $ | 871 $ |

| *En millions* *31 décembre* | 2000 | 1999 |
|---|---|---|
| *Éléments d'actif identifiables :* | | |
| Activités ferroviaires au Canada | 8 712 $ | 8 203 $ |
| Activités ferroviaires aux États-Unis | 8 602 | 8 227 |
| | 17 314 $ | 16 430 $ |

*i)* Comprend 8 M$ (6 M$ en 1999, 3 M$ en 1998) au titre de l'amortissement des immobilisations se rapportant à d'autres activités commerciales.

*ii)* Représente des acquisitions d'immobilisations.

*iii)* Comprend 9 M$ (11 M$ en 1999, 17 M$ en 1998) au titre d'acquisitions d'immobilisations se rapportant à d'autres activités commerciales. Ce montant comprend également des dépenses en immobilisations hors caisse financées au moyen de contrats de location-acquisition et de l'amortissement capitalisé.

## 20 Bénéfice par action

| *Exercice terminé le 31 décembre* | 2000 | 1999 | 1998 |
|---|---|---|---|
| *Bénéfice par action en circulation* | | | |
| Bénéfice avant l'effet cumulatif des changements de convention comptable | 4,81 $ | 3,78 $ | 1,22 $ |
| Effet cumulatif des changements de convention comptable | – | 0,03 | 0,23 |
| *Bénéfice net* | 4,81 $ | 3,81 $ | 1,45 $ |
| *Bénéfice dilué par action* | | | |
| Bénéfice avant l'effet cumulatif des changements de convention comptable | 4,67 $ | 3,71 $ | 1,21 $ |
| Effet cumulatif des changements de convention comptable | – | 0,03 | 0,23 |
| *Bénéfice net* | 4,67 $ | 3,74 $ | 1,44 $ |

Le tableau suivant présente un rapprochement entre le bénéfice par action en circulation et le bénéfice dilué par action :

| *En millions, sauf indication contraire* *Exercice terminé le 31 décembre* | 2000 | 1999 | 1998 |
|---|---|---|---|
| Bénéfice avant l'effet cumulatif des changements de convention comptable | 937 $ | 746 $ | 224 $ |
| Effet de la conversion présumée des titres privilégiés sur le bénéfice | 11 | 6 | – |
| | 948 $ | 752 $ | 224 $ |
| Nombre moyen pondéré d'actions en circulation | 195,0 | 197,3 | 183,1 |
| Effet des titres dilutifs et des options d'achat d'actions | 7,8 | 5,2 | 1,7 |
| *Nombre moyen pondéré d'actions en circulation après dilution* | 202,8 | 202,5 | 184,8 |
| Bénéfice par action en circulation avant l'effet cumulatif des changements de convention comptable *(en dollars)* | 4,81 $ | 3,78 $ | 1,22 $ |
| Bénéfice dilué par action avant l'effet cumulatif des changements de convention comptable *(en dollars)* | 4,67 $ | 3,71 $ | 1,21 $ |

Chiffres pro forma en supposant l'application rétroactive des nouvelles conventions comptables :

| *En millions, sauf les données relatives aux actions* *Exercice terminé le 31 décembre* | 1999 | 1998 |
|---|---|---|
| Bénéfice avant l'effet cumulatif des changements de convention comptable | 746 $ | 214 $ |
| Bénéfice par action en circulation | 3,78 $ | 1,17 $ |
| Bénéfice dilué par acton | 3,71 $ | 1,16 $ |
| Bénéfice net | 746 $ | 214 $ |
| Bénéfice par action en circulation | 3,78 $ | 1,17 $ |
| Bénéfice dilué par acton | 3,71 $ | 1,16 $ |

## 21 Engagements et éventualités d'importance

### A. Contrats de location

Au 31 décembre 2000, les engagements de la Compagnie en vertu de contrats de location-exploitation et de contrats de location-acquisition totalisaient 871 M$ et 1 439 M$, respectivement, et les paiements minimaux nets annuels à effectuer au cours de chacun des cinq prochains exercices jusqu'en l'an 2006 et ultérieurement s'établissaient comme suit :

| *Exercice* *En millions* | Location-exploitation | Location-acquisition |
|---|---|---|
| 2001 | 185 $ | 163 $ |
| 2002 | 157 | 117 |
| 2003 | 123 | 101 |
| 2004 | 107 | 120 |
| 2005 | 83 | 92 |
| 2006 et ultérieurement | 216 | 846 |
| | 871 $ | 1 439 |
| Moins : les intérêts implicites sur les contrats de location-acquisition à des taux variant entre 5 ½ % et 14 ½ % environ | | 559 |
| Valeur actuelle des paiements minimaux exigibles en vertu de contrats de location-acquisition, au taux courant et compris dans la dette | | 880 $ |

### B. Autres engagements

Au 31 décembre 2000, les engagements de la Compagnie étaient de 13 M$ pour l'acquisition de wagons, de 28 M$ pour des rails et de 25 M$ pour des traverses. De plus, au 31 décembre 2000, la Compagnie s'était engagée à consacrer un total de 10 M$ pour la réparation de wagons pour les années 2001 et 2002 et avait signé des contrats avec des fournisseurs de carburant portant sur l'achat d'environ 46 % de sa consommation de carburant prévue en 2001 et 36 % de sa consommation de carburant prévue en 2002 au prix du marché en vigueur à la date d'achat.

### C. Éventualités

Dans le cours normal de son exploitation, la Compagnie est engagée dans diverses poursuites judiciaires comprenant des réclamations relatives à des blessures, ainsi qu'à des dommages matériels. La Compagnie maintient des provisions qu'elle considère adéquates relativement à ces poursuites. Bien qu'on ne puisse prédire avec certitude l'issue définitive des poursuites engagées et en cours au 31 décembre 2000, la direction est d'avis que leur résolution n'aura pas d'incidence défavorable importante sur la situation financière ou les résultats d'exploitation de la Compagnie.

### D. Questions environnementales

Les activités de la Compagnie sont assujetties à la réglementation établie par les gouvernements fédéraux, provinciaux, étatiques, municipaux et locaux en vertu de lois et de règlements sur l'environnement portant, entre autres, sur les émissions atmosphériques, les rejets dans les eaux, la production, la manipulation, l'entreposage, le transport, le traitement et l'élimination des déchets, des matières dangereuses et des autres matières, la mise hors service des réservoirs souterrains et de surface et la contamination du sol et des eaux souterraines. L'exploitation par la Compagnie d'activités ferroviaires et d'activités de transport, la possession, l'exploitation ou le contrôle de biens

immobiliers et d'autres activités commerciales comportent des risques de responsabilité environnementale à l'égard à la fois des activités courantes et antérieures. Ainsi, la Compagnie engage, de façon continue, d'importantes charges courantes et dépenses en immobilisations pour se conformer aux exigences législatives sur l'environnement et aux exigences de décontamination relatives à ses activités ferroviaires et découlant de la possession, de l'exploitation ou du contrôle de biens immobiliers, tant aujourd'hui que par le passé.

Bien que la Compagnie estime avoir identifié tous les coûts qu'elle devra vraisemblablement engager au cours des prochains exercices, sur la base des renseignements actuels, à l'égard des questions environnementales, ses efforts soutenus en vue de reconnaître les préoccupations environnementales potentielles liées à ses immobilisations seraient susceptibles de mener à des enquêtes environnementales futures et, par conséquent, de se traduire par l'identification de coûts et de passifs additionnels. On ne peut estimer avec suffisamment de précision l'ampleur de ces passifs additionnels ou des coûts qui découleraient des mesures prises pour se conformer aux lois et règlements sur l'environnement et pour limiter les cas de contamination ou y remédier, et ce, pour les raisons suivantes :

*i)* l'absence d'information technique spécifique portant sur de nombreux sites;

*ii)* l'absence d'autorité gouvernementale, d'ordonnances de tierces parties ou de réclamations à l'égard de certains sites;

*iii)* la possibilité que les lois et les règlements soient modifiés, que de nouvelles lois ou de nouveaux règlements soient adoptés, que de nouvelles technologies de mise hors service soient développées, et l'incertitude relative au moment où les travaux seront réalisés sur certains sites;

*iv)* la possibilité que les coûts pour certains sites soient récupérés auprès de tierces parties.

Par conséquent, on ne peut déterminer à l'heure actuelle la probabilité que ces coûts soient engagés, ni indiquer si ces coûts seront d'importance pour la Compagnie. Ainsi, il n'y a aucune certitude que des passifs ou des coûts importants relatifs aux questions environnementales ne seront pas engagés dans l'avenir ou qu'ils n'auront pas de répercussions négatives sur les liquidités de la Compagnie. Bien qu'il soit impossible d'estimer avec suffisamment de précision l'incidence des questions environnementales sur les résultats d'exploitation et les liquidités, la direction est d'avis que, selon les informations actuelles, ces questions n'auront pas d'incidence défavorable importante sur la situation financière ou la position concurrentielle de la Compagnie. Les coûts liés à toutes les mesures correctives futures seront provisionnés durant l'exercice au cours duquel ils seront connus.

Au 31 décembre 2000, la Compagnie avait une provision totale pour les charges environnementales de 85 M$ (96 M$ au 31 décembre 1999). Au cours de 2000, la Compagnie a imputé à cette provision des dépenses de 11 M$, comparativement à 16 M$ en 1999 et 11 M$ en 1998. De plus, les dépenses en immobilisations pour les questions environnementales ont été de 20 M$ en 2000, de 11 M$ en 1999 et de 13 M$ en 1998. La Compagnie s'attend également à ce que ces dépenses en immobilisations soient d'environ 30 M$ en 2001, en 2002 et en 2003. La Compagnie n'a constaté aucune réduction de ces coûts pour refléter les montants qu'elle prévoit récupérer de ses assureurs.

**E. Négociations syndicales**

Environ 80 % de l'effectif de la Compagnie est syndiqué. Au mois de février 2001, 70 % de ces employés étaient régis par des conventions collectives qui étaient déjà expirées ou allaient expirer en 2001.

## 22 Instruments financiers

**A. Gestion des risques**

La Compagnie n'a que peu recours aux instruments financiers dérivés dans la gestion des risques liés aux prix du carburant, aux taux d'intérêt et aux taux de change, et elle ne les utilise pas à des fins de spéculation.

*i) Risque de crédit*

La Compagnie s'expose à un risque de crédit dans le cas où les contreparties aux instruments financiers dérivés ne respectent pas leurs obligations. En l'occurrence, elle ne croit pas qu'une telle éventualité puisse se concrétiser, compte tenu de la qualité de la cote de crédit des contreparties. Habituellement, la Compagnie n'obtient pas de garantie accessoire ou autre à l'appui des instruments financiers exposés à un risque de crédit. Cependant, elle surveille constamment la cote de crédit des contreparties. Au 31 décembre 2000, le montant total du risque de crédit lié aux contreparties de la Compagnie était négligeable. La Compagnie estime qu'il n'y a pas de concentration significative du risque de crédit.

*ii) Taux d'intérêt*

En 2000, la Compagnie a conclu des swaps de taux d'intérêt pour un montant nominal total de 150 M$ et de 50 M$ US (75 M$ CA). Ces transactions ont eu l'effet de convertir le taux d'intérêt fixe de certaines dettes en taux d'intérêt variable. Au 31 décembre 2000, aucune fluctuation importante de la juste valeur des swaps n'avait été constatée.

*iii) Devises étrangères*

Bien que la Compagnie mène ses affaires et reçoive ses produits d'exploitation essentiellement en dollars canadiens, une partie de ses produits d'exploitation, de ses charges, de son actif et de sa dette est libellée en dollars US. Par conséquent, les résultats de la Compagnie sont touchés par les fluctuations du taux de change entre ces devises. Les variations du taux de change entre le dollar canadien et les autres devises (y compris le dollar US) ont un impact sur la compétitivité des marchandises transportées par la Compagnie sur le marché mondial et ont donc une incidence sur les produits d'exploitation de la Compagnie.

La Compagnie a désigné la totalité de sa dette à long terme libellée en dollars US comme couverture de change relativement à son investissement net dans l'IC. Avec prise d'effet le 1er octobre 2000, la couverture de change de la Compagnie relativement à ses investissements nets dans des établissements étrangers a été élargie afin d'inclure toutes les filiales aux États-Unis. En conséquence, les gains et les pertes de change non matérialisés, depuis la date de la désignation, sur la conversion de la dette de la Compagnie libellée en dollars US sont inclus dans le poste Autre bénéfice global.

## 22 Instruments financiers *(suite)*

*iv) Carburant*

La Compagnie a mis en place un programme de couverture visant à protéger ses marges d'exploitation et sa rentabilité globale contre des fluctuations du prix du carburant. Afin d'atténuer les risques inhérents à la volatilité du prix du carburant, la Compagnie dispose de divers swaps et contrats de collar. Pour atténuer davantage la volatilité du bénéfice résultant des variations du prix du carburant, la Compagnie a adopté une stratégie de couverture systématique qui consiste à réaliser régulièrement des opérations de couverture pour un pourcentage cible de la consommation future de carburant jusqu'à deux ans à l'avance.

Les gains matérialisés aux 31 décembre 2000 et 1999 étaient de 49 M$ et 5 M$, respectivement. La Compagnie surveille ses positions de couverture ainsi que les cotes de crédit des contreparties et ne prévoit pas de pertes dues à la non-exécution des obligations des contreparties. Au 31 décembre 2000, la Compagnie s'était couverte pour environ 33 % de sa consommation de carburant prévue pour 2001 et pour 23 % de sa consommation de carburant prévue pour 2002, soit pour un total d'environ 200 millions de gallons US au prix moyen de 0,6343 $ US par gallon US. Les activités de couverture de la Compagnie relatives aux prix du carburant ont donné lieu à une perte non matérialisée de 17 M$ au 31 décembre 2000 et à un gain non matérialisé de 9 M$ au 31 décembre 1999.

**B. Juste valeur des instruments financiers**

Selon les principes comptables généralement reconnus, la juste valeur d'un instrument financier désigne le prix auquel l'instrument pourrait se négocier entre des parties compétentes agissant en toute liberté dans des conditions de pleine concurrence. La Compagnie utilise les méthodes et hypothèses suivantes pour estimer la juste valeur de chaque catégorie d'instruments financiers dont la valeur comptable est présentée au Bilan consolidé sous les postes suivants :

*i) Espèces et quasi-espèces, Débiteurs, Créditeurs et charges à payer et Autres éléments du passif à court terme :*

La valeur comptable se rapproche de la juste valeur puisque ces instruments ont une date d'échéance rapprochée.

*ii) Autres éléments d'actif et charges reportées :*

Investissements : La Compagnie possède plusieurs investissements sous forme de titres d'emprunt et de participations dont la valeur comptable se rapproche de la juste valeur, à l'exception d'un investissement dont la juste valeur a été estimée en fonction de la quote-part du CN des bénéfices cumulés.

*iii) Dette à long terme :*

La juste valeur de la dette à long terme de la Compagnie est estimée selon les valeurs à la cote des titres d'emprunt identiques ou semblables ainsi que selon les flux monétaires actualisés au taux d'intérêt en vigueur de titres d'emprunt dont les modalités, la notation de la société et la durée restante à l'échéance sont semblables.

*iv) Titres privilégiés convertibles :*

La juste valeur des titres privilégiés convertibles de la Compagnie est estimée selon la valeur à la cote.

Le tableau qui suit présente les valeurs comptables et les justes valeurs estimatives des instruments financiers de la Compagnie aux 31 décembre 2000 et 1999, pour lesquels les valeurs comptables n'apparaissent pas au Bilan consolidé ou pour lesquels les valeurs comptables diffèrent des justes valeurs :

| *En millions* | *31 décembre 2000* | | *31 décembre 1999* | |
|---|---|---|---|---|
| | **Valeur comptable** | **Juste valeur** | Valeur comptable | Juste valeur |
| *Actif financier* | | | | |
| Investissements | **269 $** | **315 $** | 22 $ | 42 $ |
| *Passif financier* | | | | |
| Dette à long terme (y compris la tranche échéant à moins d'un an) | **4 320 $** | **4 191 $** | 4 219 $ | 4 092 $ |
| Titres privilégiés convertibles | **345 $** | **315 $** | 334 $ | 281 $ |

## 23 Autre bénéfice (perte) global(e)

*A.* Les tableaux suivants présentent les éléments du poste Autre bénéfice (perte) global(e) et les incidences fiscales connexes :

| *En millions* | *Exercice terminé le 31 décembre 2000* | | |
|---|---|---|---|
| | **Avant impôts** | **Recouvrement (charge) d'impôts sur le revenu** | **Après impôts** |
| Gain (perte) de change non matérialisé(e) sur la conversion de la dette à long terme libellée en dollars US et désignée comme couverture de change relativement à l'investissement net dans les filiales aux É.-U. | **(91) $** | **34 $** | **(57) $** |
| Gain (perte) de change non matérialisé(e) sur la conversion de l'investissement net dans les filiales aux É.-U. | **191** | **(71)** | **120** |
| Plus-value non matérialisée sur le placement dans 360networks Inc. *(Note 7)* | **129** | **(35)** | **94** |
| *Autre bénéfice (perte) global(e)* | **229 $** | **(72) $** | **157 $** |

| *En millions* | *Exercice terminé le 31 décembre 1999* | | |
|---|---|---|---|
| | Avant impôts | Recouvrement (charge) d'impôts sur le revenu | Après impôts |
| Gain (perte) de change non matérialisé(e) sur la conversion de la dette à long terme libellée en dollars US et désignée comme couverture de change relativement à l'investissement net dans l'IC | 180 $ | (69) $ | 111 $ |
| Gain (perte) de change non matérialisé(e) sur la conversion de l'investissement net dans l'IC | (202) | 78 | (124) |
| Ajustement lié au passif minimum découlant du régime de retraite | 2 | (1) | 1 |
| *Autre bénéfice (perte) global(e)* | (20) $ | 8 $ | (12) $ |

| *En millions* | *Exercice terminé le 31 décembre 1998* | | |
|---|---|---|---|
| | Avant impôts | Recouvrement (charge) d'impôts sur le revenu | Après impôts |
| Gain (perte) de change non matérialisé(e) sur la conversion de la dette à long terme libellée en dollars US et désignée comme couverture de change relativement à l'investissement net dans l'IC | (246) $ | 102 $ | (144) $ |
| Gain (perte) de change non matérialisé(e) sur la conversion de l'investissement net dans l'IC | 259 | (108) | 151 |
| Ajustement lié au passif minimum découlant du régime de retraite | (7) | 1 | (1) |
| *Autre bénéfice (perte) global(e)* | 11 $ | (5) $ | 6 $ |

B. Le tableau suivant présente les variations dans les soldes de chacune des composantes du poste Autre bénéfice (perte) global(e) cumulé(e) :

*En millions*

| | Change étranger sur dette en $ US | Change étranger sur l'investissement net dans les filiales aux É.-U. | Plus-value sur le placement dans 360networks inc. | Ajustement lié au passif minimum du régime de retraite | Autre bénéfice (perte) global(e) cumulé(e) |
|---|---|---|---|---|---|
| Solde au 1er janvier 1998 | – $ | – $ | – $ | – $ | – $ |
| Variation en cours d'exercice | (144) | 151 | – | (1) | 6 |
| Solde au 31 décembre 1998 | (144) | 151 | – | (1) | 6 |
| Variation en cours d'exercice | 111 | (124) | – | 1 | (12) |
| Solde au 31 décembre 1999 | (33) | 27 | – | – | (6) |
| Variation en cours d'exercice | (57) | 120 | 94 | – | 157 |
| *Solde au 31 décembre 2000* | **(90) $** | **147 $** | **94 $** | **– $** | **151 $** |

## 24 Information financière consolidée de l'Illinois Central Railroad Company

La Compagnie a pleinement et inconditionnellement garanti certains titres de créance de l'Illinois Central Railroad Company (ICRR) émis sur le marché. Conséquemment, la Compagnie n'a pas présenté d'états financiers distincts ni de documents d'information autres que ceux qui se trouvent ci-après puisque la direction a établi qu'une telle information n'est pas significative pour les détenteurs de titres de créance de l'ICRR.

On trouvera ci-après un sommaire de l'information financière de l'ICRR, fondée sur son coût historique, pour les exercices terminés les 31 décembre 2000, 1999 et 1998, et aux 31 décembre 2000 et 1999.

**Illinois Central Railroad Company**
**État consolidé condensé des résultats**

| *En millions de dollars US* — *Exercice terminé le 31 décembre* | 2000 | 1999 | 1998 |
|---|---|---|---|
| Produits d'exploitation | 685 $ | 662 $ | 645 $ |
| Charges d'exploitation | 561 | 519 | 436 |
| Bénéfice d'exploitation | 124 | 143 | 209 |
| Intérêts débiteurs | (64) | (48) | (28) |
| Autres produits | 37 | 4 | 11 |
| Bénéfice avant impôts sur le revenu | 97 | 99 | 192 |
| Charge d'impôts sur le revenu | (35) | (37) | (71) |
| *Bénéfice net* | 62 $ | 62 $ | 121 $ |

Les charges d'exploitation de 2000 et 1999 comprennent des estimations révisées relatives aux coûts liés aux litiges, aux risques divers et aux autres charges, qui font partie des ajustements comptables relatifs à l'acquisition au moment de la consolidation.

**Illinois Central Railroad Company**
**Bilan consolidé condensé**

| *En millions de dollars US* — *31 décembre* | 2000 | 1999 |
|---|---|---|
| **Actif** | | |
| Actif à court terme | 98 $ | 220 $ |
| Actif à long terme | 1 890 | 1 735 |
| *Total – Actif* | 1 988 $ | 1 955 $ |
| **Passif et avoir des actionnaires** | | |
| Passif à court terme | 333 $ | 282 $ |
| Payable à une société affiliée | 578 | 578 |
| Dette à long terme | 409 | 512 |
| Impôts sur le revenu reportés | 329 | 337 |
| Autres éléments de passif et provisions | 202 | 171 |
| Avoir des actionnaires | 137 | 75 |
| *Total – Passif et avoir des actionnaires* | 1 988 $ | 1 955 $ |

## 25 Données financières trimestrielles – non vérifiées

*En millions, sauf les données relatives aux actions*

| | Trimestres 2000 | | | | Trimestres 1999 | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Quatrième | Troisième | Deuxième | Premier | Quatrième | Troisième | Deuxième | Premier |
| *Produits d'exploitation* | 1 393 $ | 1 330 $ | 1 333 $ | 1 372 $ | 1 387 $ | 1 281 $ | 1 299 $ | 1 269 $ |
| *Bénéfice d'exploitation* | 441 $ | 407 $ | 418 $ | 382 $ | 407 $ | 374 $ | 391 $ | 295 $ |
| *Bénéfice net* | 237 $ | 216 $ | 230 $ | 254 $ | 213 $ | 199 $ | 195 $ | 144 $ |
| *Bénéfice par action en circulation* | | | | | | | | |
| Bénéfice avant l'effet cumulatif des changements de convention comptable | 1,24 $ | 1,12 $ | 1,18 $ | 1,27 $ | 1,05 $ | 0,99 $ | 1,01 $ | 0,72 $ |
| Bénéfice net | 1,24 $ | 1,12 $ | 1,18 $ | 1,27 $ | 1,05 $ | 0,99 $ | 1,01 $ | 0,75 $ |
| *Bénéfice dilué par action* | | | | | | | | |
| Bénéfice avant l'effet cumulatif des changements de convention comptable | 1,20 $ | 1,09 $ | 1,15 $ | 1,24 $ | 1,03 $ | 0,96 $ | 1,00 $ | 0,72 $ |
| Bénéfice net | 1,20 $ | 1,09 $ | 1,15 $ | 1,24 $ | 1,03 $ | 0,96 $ | 1,00 $ | 0,74 $ |
| *Dividende déclaré par action* | 0,175 $ | 0,175 $ | 0,175 $ | 0,175 $ | 0,15 $ | 0,15 $ | 0,15 $ | 0,15 $ |

## 26 Chiffres comparatifs

Pour respecter la présentation adoptée dans l'exercice en cours, une nouvelle classification a été appliquée à certains chiffres présentés pour les exercices 1999 et 1998.

Table des matières

**Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada**


68 Analyse de la direction
80 Rapport de la direction
80 Rapport des vérificateurs
81 État consolidé des résultats
82 Bilan consolidé
83 État consolidé de l'évolution de l'avoir des actionnaires
84 État consolidé des flux de trésorerie


**Notes afférentes aux états financiers consolidés**


85 1 Énoncé des conventions comptables importantes
86 2 Changements de convention comptable
87 3 Acquisition de la Wisconsin Central Transportation Corporation
87 4 Regroupements d'entreprises
88 5 Débiteurs
88 6 Immobilisations
88 7 Autres éléments d'actif et charges reportées
89 8 Facilités de crédit
89 9 Créditeurs et charges à payer
89 10 Autres éléments de passif et crédits reportés
90 11 Dette à long terme
91 12 Capital-actions et titres privilégiés convertibles
92 13 Régimes d'achat d'actions
93 14 Régimes de retraite
93 15 Charge spéciale
94 16 Intérêts débiteurs
94 17 Autres produits
94 18 Impôts sur le revenu
94 19 Information sectorielle
95 20 Bénéfice par action
95 21 Engagements et éventualités d'importance
96 22 Instruments financiers
98 23 Conciliation des principes comptables généralement reconnus au Canada et aux États-Unis
102 24 Information financière consolidée de l'Illinois Central Railroad Company
102 25 Données financières trimestrielles
102 26 Chiffres comparatifs


**Régime de retraite du CN et Régime des pensions de 1935 du CN**


103 Revue générale
104 Rapport du fiduciaire
104 Rapport de l'actuaire
105 Rapport des vérificateurs
106 État consolidé de l'actif net à la valeur marchande
107 État consolidé de l'évolution de l'actif net à la valeur marchande
108 Notes afférentes aux états financiers consolidés

## Analyse de la direction

*L'analyse de la direction rend compte de la situation financière et des résultats d'exploitation de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) et de ses filiales en propriété exclusive, y compris la Grand Trunk Corporation et l'Illinois Central Corporation (IC). Dans cette analyse, le mot «Compagnie» désigne le CN et ses filiales, selon le contexte. Les actions ordinaires du CN sont inscrites aux bourses de Toronto et de New York. À moins d'indication contraire, toutes les données financières contenues dans le présent document sont exprimées en dollars canadiens et sont établies selon les principes comptables généralement reconnus (PCGR) au Canada.*

### Résultats financiers

**Comparaison entre 2000 et 1999**

La Compagnie a déclaré un bénéfice net consolidé de 772 M$ (3,90 $ par action en circulation) pour l'exercice terminé le 31 décembre 2000, comparativement à 602 M$ (3,02 $ par action en circulation) pour l'exercice terminé le 31 décembre 1999. Le bénéfice dilué par action a été de 3,81 $ pour l'exercice 2000 contre 2,97 $ en 1999.

En 2000, la Compagnie a enregistré un gain de 84 M$, 58 M$ après impôts (0,30 $ par action en circulation ou 0,28 $ par action après dilution) résultant de l'échange de placements minoritaires en actions dans certaines coentreprises contre des actions ordinaires de 360networks Inc. À l'exclusion de l'effet de cet élément, la Compagnie a enregistré un bénéfice net consolidé de 714 M$ (3,60 $ par action en circulation ou 3,53 $ par action après dilution) pour l'exercice terminé le 31 décembre 2000.

Le bénéfice d'exploitation de 2000 s'est établi à 1 385 M$ contre 1 233 M$ en 1999, soit une augmentation de 152 M$, ou 12 %. Le ratio d'exploitation de 2000 a été de 74,6 % comparativement à 76,6 % en 1999.

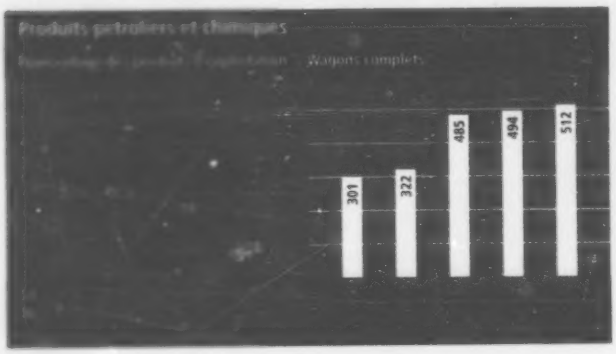
**Produits d'exploitation**

Pour l'exercice terminé le 31 décembre 2000, les produits d'exploitation ont totalisé 5 446 M$ contre 5 261 M$ en 1999. Cette hausse de 185 M$, ou 4 %, est attribuable dans une large mesure à un accroissement des produits d'exploitation réalisés par les groupes commerciaux des Véhicules automobiles, de l'Intermodal et des Produits céréaliers et engrais. Cet accroissement a été, en partie, neutralisé par la baisse des produits d'exploitation tirés du groupe commercial du Charbon. Les tonnes-milles commerciales ont augmenté de 4 % comparativement à 1999, tandis que les produits marchandises par tonne-mille commerciale sont demeurés inchangés.

| *Exercice terminé le 31 décembre* | 2000 | 1999 | 2000 | 1999 | 2000 | 1999 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Produits d'exploitation | | Tonnes-milles commerciales | | Produits marchandises par tonne-mille commerciale | |
| | *En millions* | | | | *En cents* | |
| Produits pétroliers et chimiques | 894 $ | 878 $ | 24 858 | 24 194 | 3,60 | 3,63 |
| Métaux et minéraux | 392 | 398 | 9 207 | 9 271 | 4,26 | 4,29 |
| Produits forestiers | 1 008 | 995 | 28 741 | 27 500 | 3,51 | 3,62 |
| Charbon | 328 | 402 | 15 734 | 18 645 | 2,08 | 2,16 |
| Produits céréaliers et engrais | 1 136 | 1 066 | 42 396 | 38 681 | 2,68 | 2,76 |
| Intermodal | 919 | 810 | 25 456 | 22 589 | 3,61 | 3,59 |
| Véhicules automobiles | 559 | 483 | 3 165 | 2 733 | 17,66 | 17,67 |
| Autres éléments | 210 | 229 | – | – | – | – |
| *Total* | 5 446 $ | 5 261 $ | 149 557 | 143 613 | 3,50 | 3,50 |

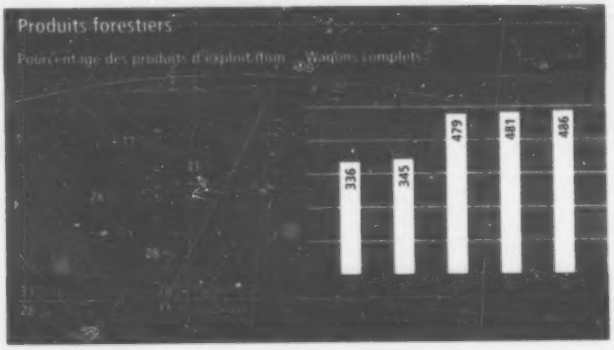
### Produits pétroliers et chimiques

Les produits d'exploitation pour l'exercice terminé le 31 décembre 2000 ont augmenté de 16 M$, ou 2 %, par rapport à 1999. Cette augmentation est surtout attribuable à la hausse de la demande du gaz de pétrole, des produits chimiques et pétrochimiques industriels ainsi qu'à l'accroissement de la production lié aux expansions d'usines dans les segments des produits pétroliers. La faiblesse de la demande du marché pour le polychlorure de vinyle (matières plastiques PVC) et des produits chimiques connexes, ainsi que celle des exportations de soufre aux États-Unis ont partiellement neutralisé ces améliorations. La diminution des produits marchandises par tonne-mille commerciale de 1 % au cours de l'exercice est principalement attribuable aux modifications apportées à certaines structures contractuelles et tarifaires.



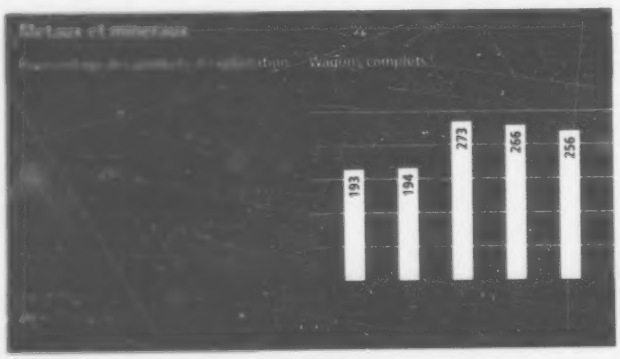

### Produits forestiers

Les produits d'exploitation de 2000 ont augmenté de 13 M$ par rapport à 1999, soit une hausse de 1 %. L'accroissement de la part de marché de la Compagnie et la forte demande au sein du segment du papier ont favorisé la croissance au cours de l'exercice. Le ralentissement des expéditions de bois d'œuvre en raison de la diminution des prix des marchandises et de la faiblesse du marché de la construction résidentielle aux États-Unis par rapport à 1999 a neutralisé en partie ces améliorations. La baisse des produits marchandises par tonne-mille commerciale de 3 % pour l'exercice peut être attribuée à une augmentation de la longueur moyenne des parcours. Des pressions sur les tarifs par suite de regroupements dans le secteur des produits forestiers ont également eu une incidence.



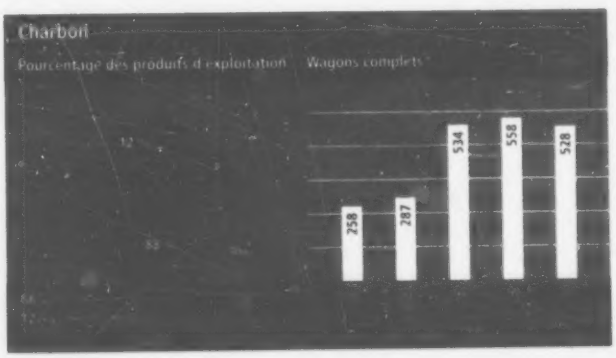

### Métaux et minéraux

Les produits d'exploitation pour l'exercice terminé le 31 décembre 2000 ont diminué de 6 M$, ou 2 %, par rapport à 1999. La baisse constatée pour l'exercice reflète le ralentissement des expéditions d'acier fini, lequel est surtout attribuable à un plus petit nombre de projets de construction de pipelines dans l'Ouest canadien et aux arrêts de production de clients en 2000. Cette diminution a été partiellement compensée, d'une part, par l'accroissement de la part de marché de la Compagnie dans les marchés généraux de l'acier au cours du premier semestre de 2000 et les marchés des concentrés au cours de l'exercice, et d'autre part, par la vigueur de ces mêmes marchés. La baisse des produits marchandises par tonne-mille commerciale de 1 % au cours de l'exercice est surtout attribuable à une augmentation de la longueur moyenne des parcours.



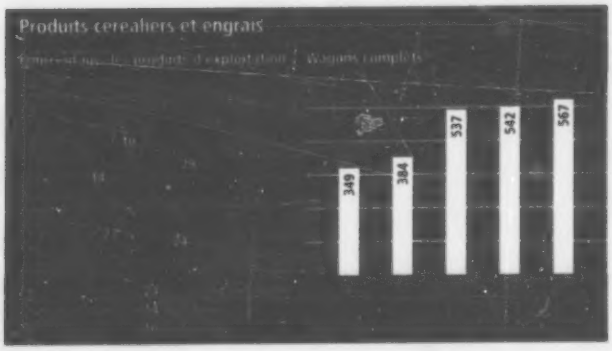

### Charbon

Les produits d'exploitation de l'exercice terminé le 31 décembre 2000 ont diminué de 74 M$, ou 18 %, par rapport à 1999. La faiblesse continue des conditions du marché de l'exportation canadienne du charbon a donné lieu à la baisse des expéditions ainsi qu'à la fermeture de certaines mines de charbon desservies par le CN. Par ailleurs, des réductions tarifaires supplémentaires, lesquelles sont liées au prix du charbon, ont amplifié cette faiblesse. La baisse des produits marchandises par tonne-mille commerciale de 4 % au cours de l'exercice est surtout attribuable à la baisse des tarifs marchandises applicables au charbon, lesquels sont liés aux prix contractuels de ce combustible.



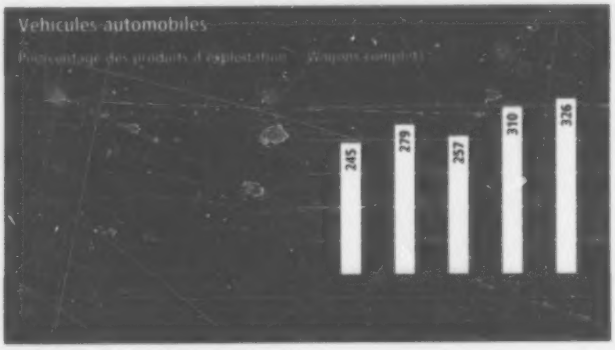
**Produits céréaliers et engrais**

Les produits d'exploitation de 2000 ont augmenté de 70 M$, ou 7 %, par rapport à 1999. Cette augmentation est surtout attribuable à la vigueur des exportations canadiennes de blé et d'orge, ainsi que des exportations d'oléagineux du Canada et des États-Unis. La baisse de 3 % des produits marchandises par tonne-mille commerciale au cours de l'exercice s'explique principalement par la baisse des tarifs de transport des produits céréaliers au Canada et par un changement favorisant le trafic sur longues distances.



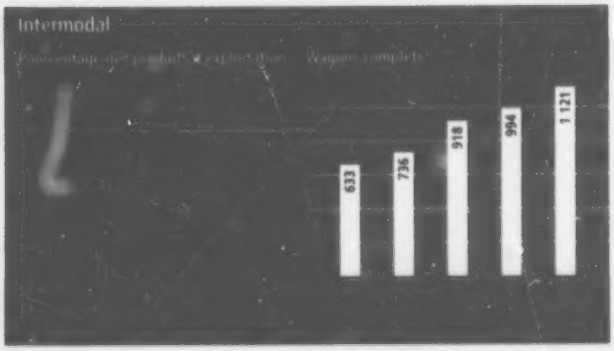

**Véhicules automobiles**

Les produits d'exploitation de l'exercice terminé le 31 décembre 2000 ont augmenté de 76 M$, ou 16 %, par rapport à 1999. L'augmentation des produits d'exploitation constatée pour l'exercice reflète la vitalité des ventes de véhicules en Amérique du Nord au cours des neuf premiers mois de 2000 de même que l'accroissement de la part de marché de la Compagnie attribuable, en partie, aux difficultés des concurrents en matière de service. Les produits marchandises par tonne-mille commerciale sont demeurés pratiquement inchangés au cours de l'exercice malgré l'augmentation de la longueur moyenne des parcours, en raison de l'accroissement du trafic à rendement plus élevé.




**Intermodal**

Les produits d'exploitation de 2000 ont augmenté de 109 M$, ou 13 %, par rapport à l'exercice terminé le 31 décembre 1999. L'accroissement du trafic des conteneurs transitant par les ports de Vancouver et d'Halifax ainsi que les gains de parts de marché de la Compagnie ont favorisé la croissance dans le segment international. Le segment nord-américain a bénéficié de la vigueur de l'économie nord-américaine ainsi que des gains de parts de marché réalisés par la Compagnie par suite de l'amélioration des services offerts. L'augmentation de 1 % des produits marchandises par tonne-mille commerciale au cours de l'exercice est surtout attribuable à un changement en faveur du trafic à rendement plus élevé.




**Autres éléments**

Les produits d'exploitation de l'exercice terminé le 31 décembre 2000 ont diminué de 19 M$, ou 8 %, par rapport à 1999. La diminution est surtout attribuable à la réception en 1999 d'un paiement non récurrent de l'Office des transports du Canada (OTC) d'une subvention de ligne secondaire relative à une réclamation pour les lignes non rentables. Cette diminution a été compensée en partie par la hausse des produits d'exploitation liés aux services de trains de banlieue en 2000.

### Charges d'exploitation

Les charges d'exploitation ont totalisé 4 061 M$ en 2000, contre 4 028 M$ en 1999. Ces dernières sont restées relativement stables par rapport à 1999, avec une augmentation de 33 M$, ou moins de 1 %, qui s'explique principalement par l'importante hausse des charges liées aux postes Carburant et Amortissement, partiellement neutralisée par les baisses inscrites à toutes les autres catégories de charges.

| *En millions de dollars* — *Exercice terminé le 31 décembre* | 2000 | | 1999 | |
|---|---|---|---|---|
| | Montant | % des produits | Montant | % des produits |
| Main-d'œuvre et avantages sociaux | 1 684 $ | 30,9 % | 1 711 $ | 32,5 % |
| Services acquis | 595 | 10,9 % | 591 | 11,2 % |
| Amortissement | 412 | 7,6 % | 400 | 7,6 % |
| Carburant | 450 | 8,3 % | 309 | 5,9 % |
| Location de matériel | 291 | 5,4 % | 335 | 6,4 % |
| Matières | 263 | 4,8 % | 260 | 5,0 % |
| Taxes d'exploitation | 158 | 2,9 % | 173 | 3,3 % |
| Risques divers et autres | 208 | 3,8 % | 249 | 4,7 % |
| *Total* | 4 061 $ | 74,6 % | 4 028 $ | 76,6 % |

*Main-d'œuvre et avantages sociaux :* En 2000, les charges de ce poste ont diminué de 27 M$, ou 2 %, par rapport à 1999. Cette diminution, qui s'explique principalement par l'effectif réduit de la Compagnie et par la baisse des charges de retraite, a été en partie annulée par des augmentations de salaire en 2000.

*Services acquis :* Par rapport à 1999, les coûts des services acquis se sont accrus de 4 M$, ou 1 %, en 2000. Cette augmentation est surtout attribuable à la hausse des honoraires professionnels et de consultation liés au projet abandonné de regroupement CN-Burlington Northern Santa Fe (BNSF), annulée en partie par une nouvelle entente d'exploitation à sens unique et l'accroissement des frais recouvrables liés à des projets d'installations communes.

*Amortissement :* Par rapport à 1999, la charge d'amortissement a augmenté de 12 M$, ou 3 %, en 2000. Cette augmentation est attribuable à l'effet des acquisitions nettes d'immobilisations et à l'achat, à la fin de 1999, de matériel précédemment exploité en vertu de contrats de location-exploitation.

*Carburant :* En 2000, les charges de ce poste ont augmenté de 141 M$, ou 46 %, par rapport à 1999. Cette augmentation est surtout attribuable à la hausse de 43 % du prix moyen du carburant (déduction faite du programme de couverture des frais de carburant de la Compagnie) ainsi qu'à l'accroissement des volumes transportés. Des gains d'efficacité liés au carburant ont en partie annulé cette augmentation.

*Location de matériel :* Ces charges ont diminué de 44 M$, ou 13 %, en 2000 par rapport à 1999. Cette diminution s'explique principalement par les améliorations continues réalisées au chapitre de l'utilisation de l'actif grâce au plan de service de la Compagnie et par l'acquisition de matériel précédemment exploité en vertu de contrats de location-exploitation. Cette diminution a été en partie neutralisée par l'augmentation des volumes transportés et le nombre accru de wagons étrangers sur le réseau.

*Matières :* Les coûts des matières sont demeurés relativement stables en 2000 par rapport à 1999, avec une augmentation de 1 % seulement.

*Taxes d'exploitation :* Les taxes d'exploitation ont diminué de 15 M$, ou 9 %, en 2000 surtout en raison de la diminution d'impôts fonciers municipaux et d'un remboursement de taxes de vente liées à des exercices antérieurs. Cette diminution a été neutralisée en partie par l'augmentation des taxes sur le carburant diesel en raison des volumes transportés accrus.

*Risques divers et autres :* En 2000, les charges afférentes à ce poste ont diminué de 41 M$, ou 16 %, par rapport à 1999. Cette diminution s'explique en grande partie par celles des coûts liés aux questions environnementales et au matériel endommagé ainsi que par certains recouvrements non récurrents. Cette baisse a été partiellement annulée par l'augmentation des coûts liés aux risques divers, aux litiges et aux créances douteuses.

### Autres

*Intérêts débiteurs :* Les intérêts débiteurs, qui se sont élevés à 295 M$ pour l'exercice terminé le 31 décembre 2000, sont demeurés relativement stables par rapport à 1999.

*Autres produits :* Les autres produits que la Compagnie a dégagés pour 2000 ont atteint 124 M$, comparativement à 46 M$ en 1999. Cette augmentation est surtout attribuable au gain réalisé par la Compagnie sur l'échange de ses placements minoritaires en actions dans certaines coentreprises contre des actions de 360networks Inc.

*Charge d'impôts sur le revenu :* La Compagnie a inscrit une charge d'impôts sur le revenu de 442 M$ pour 2000, comparativement à 369 M$ pour 1999. Le taux d'imposition effectif a été de 36,4 % pour 2000, contre 38,0 % pour 1999. Le taux d'imposition effectif inférieur en 2000 reflète le niveau réduit des impôts sur le revenu applicables à l'exploitation du CN et de ses filiales dans certaines juridictions.

**Comparaison entre 1999 et 1998**

*Lorsqu'il y a lieu et uniquement à des fins de comparaison, l'analyse de la direction des résultats financiers pour la comparaison entre 1999 et 1998 a aussi été préparée en utilisant les chiffres pro forma de 1998, qui sont présentés à la Note 4 des états financiers consolidés de 1999. Les données pro forma de 1998, telles qu'elles sont utilisées dans les présentes, se rapportent à la consolidation des résultats d'exploitation de l'IC, en supposant que la Compagnie ait acquis l'IC et en ait pris le contrôle le 1er janvier 1998.*

La Compagnie a déclaré un bénéfice net consolidé de 602 M$ (3,02 $ par action en circulation) pour l'exercice terminé le 31 décembre 1999, comparativement à 109 M$ (0,60 $ par action en circulation) ou 132 M$ (0,69 $ par action en circulation) sur une base pro forma, pour l'exercice terminé le 31 décembre 1998. Le bénéfice dilué par action a été de 2,97 $ pour l'exercice 1999 contre 0,59 $ (0,68 $ sur une base pro forma) en 1998.

En 1998, la Compagnie a inscrit une charge spéciale de 590 M$, 345 M$ après impôts (1,88 $ par action en circulation, 1,80 $ par action en circulation sur une base pro forma ou 1,87 $ par action après dilution, 1,79 $ par action après dilution sur une base pro forma) pour tenir compte des compressions de l'effectif. À l'exclusion de l'effet de cet élément, la Compagnie a enregistré un bénéfice net consolidé de 454 M$ (2,48 $ par action en circulation ou 2,46 $ par action après dilution) ou 477 M$ (2,49 $ par action en circulation ou 2,47 $ par action après dilution) sur une base pro forma pour l'exercice terminé le 31 décembre 1998.

Le bénéfice d'exploitation de 1999 s'est établi à 1 233 M$ contre 247 M$ (480 M$ sur une base pro forma) en 1998. À l'exclusion de la charge spéciale, le bénéfice d'exploitation a augmenté de 396 M$, ou 47 % (163 M$ ou 15 % sur une base pro forma) en 1999, comparativement au bénéfice d'exploitation de 1998 de 837 M$ (1 070 M$ sur une base pro forma). Le ratio d'exploitation de 1999 a été de 76,6 % comparativement à 79,6 % (79,3 % sur une base pro forma) en 1998, à l'exclusion de la charge spéciale.

**Produits d'exploitation**

Pour l'exercice terminé le 31 décembre 1999, les produits d'exploitation ont totalisé 5 261 M$ contre 4 101 M$ en 1998, soit une hausse de 1 160 M$, ou 28 %, attribuable dans une large mesure à la consolidation des résultats d'exploitation de l'IC en 1999.

Lorsqu'on compare les produits d'exploitation de 1999 avec ceux pro forma de 1998 de 5 160 M$, on constate que les produits d'exploitation de l'exercice ont augmenté de 101 M$, ou 2 %. L'augmentation est surtout attribuable à un accroissement des produits d'exploitation réalisés par les groupes commerciaux des Véhicules automobiles, des Produits pétroliers et chimiques et de l'Intermodal, accroissement qui a été, en partie, neutralisé par les produits d'exploitation tirés du groupe commercial du Charbon. Les tonnes-milles commerciales ont augmenté de 4 %, tandis que les produits marchandises par tonne-mille commerciale ont diminué de 2 %.

*Les données de 1998 présentées dans le tableau ci-dessous ont été établies sur une base pro forma. Seulement à des fins de comparaison, les écarts se rapportant à chacun des groupes commerciaux sont exposés ci-après dans le cadre d'une analyse faisant appel uniquement aux chiffres pro forma de 1998.*

| *Exercice terminé le 31 décembre* | 1999 | 1998 | 1999 | 1998 | 1999 | 1998 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Produits d'exploitation | | Tonnes-milles commerciales | | Produits marchandises par tonne-mille commerciale | |
| | *En millions* | | | | *En cents* | |
| Produits pétroliers et chimiques | 878 $ | 851 $ | 24 194 | 22 100 | 3,63 | 3,85 |
| Métaux et minéraux | 398 | 408 | 9 271 | 9 970 | 4,29 | 4,09 |
| Produits forestiers | 995 | 979 | 27 500 | 26 220 | 3,62 | 3,73 |
| Charbon | 402 | 474 | 18 645 | 19 907 | 2,16 | 2,38 |
| Produits céréaliers et engrais | 1 066 | 1 068 | 38 681 | 37 904 | 2,76 | 2,82 |
| Intermodal | 810 | 790 | 22 589 | 20 353 | 3,59 | 3,88 |
| Véhicules automobiles | 483 | 382 | 2 732 | 2 215 | 17,67 | 17,25 |
| Autres éléments | 229 | 208 | – | – | – | – |
| *Total* | 5 261 $ | 5 160 $ | 143 613 | 138 669 | 3,50 | 3,57 |

## Analyse de la direction

**Produits pétroliers et chimiques**
Les produits d'exploitation pour l'exercice terminé le 31 décembre 1999 ont augmenté de 27 M$, ou 3 %, par rapport à 1998. La croissance découle des conditions favorables des marchés du soufre, des plastiques et des dérivés du plastique, particulièrement au Canada, et de la fermeté de la demande pour le gaz de pétrole liquéfié. L'amélioration a été en partie annulée par une hausse des paiements effectués à des chemins de fer d'intérêt local, hausse qui est liée au programme de rationalisation du réseau de la Compagnie. Une augmentation de la longueur moyenne des parcours a entraîné une diminution de 6 % des produits marchandises par tonne-mille commerciale.

**Métaux et minéraux**
Les produits d'exploitation pour l'exercice terminé le 31 décembre 1999 ont diminué de 10 M$, ou 2 %, par rapport à 1998. La diminution s'explique par un ralentissement des expéditions d'acier en raison d'un accroissement, au début de l'exercice, des importations d'acier en provenance de l'étranger aux États-Unis et au Canada. Cette diminution a été partiellement compensée par l'accroissement du trafic des matériaux de construction dû à la vitalité du secteur de la construction, ainsi que par la vigueur du trafic des métaux non ferreux au Canada. L'accroissement des produits marchandises par tonne-mille commerciale de 5 % est attribuable à une diminution de la longueur moyenne des parcours.

**Produits forestiers**
Les produits d'exploitation de 1999 ont augmenté de 16 M$, ou 2 %, par rapport à 1998. Cette performance positive en 1999 reflétait l'augmentation du trafic de bois d'œuvre et de panneaux par suite du raffermissement des marchés de la construction au Canada et aux États-Unis, une reprise graduelle des marchés internationaux de la pâte de bois de même qu'une grève déclenchée chez un important client producteur de papier en 1998. La hausse des paiements effectués à des chemins de fer d'intérêt local, qui est liée au programme de rationalisation du réseau de la Compagnie, a eu pour effet de neutraliser en partie les améliorations enregistrées au cours de 1999. Un changement en faveur du trafic sur longues distances a contribué à réduire de 3 % les produits marchandises par tonne-mille commerciale.

**Charbon**
Les produits d'exploitation de l'exercice terminé le 31 décembre 1999 ont diminué de 72 M$, ou 15 %, par rapport à 1998. La baisse constatée en 1999 était due au fléchissement des exportations canadiennes de charbon en raison d'une réduction de la production d'acier en Asie et des réductions des prix contractuels du charbon. La baisse de 9 % des produits marchandises par tonne-mille commerciale s'explique principalement par une baisse des tarifs marchandises applicables au charbon, lesquels sont liés aux prix de ce combustible.

**Produits céréaliers et engrais**
Les produits d'exploitation sont demeurés pratiquement inchangés en 1999. La baisse de 2 M$ reflétait un ralentissement des expéditions d'huile et de graines de canola en raison des conditions du marché, la faiblesse des exportations canadiennes de blé au début de 1999, de même que la hausse des paiements effectués à des chemins de fer d'intérêt local liée au programme de rationalisation du réseau de la Compagnie. Ces baisses ont été compensées par l'augmentation des exportations américaines de maïs transitant par le golfe du Mexique, ainsi que celle des expéditions de potasse qui est liée à la croissance importante des exportations canadiennes de potasse au cours du quatrième trimestre de 1999. La baisse de 2 % des produits marchandises par tonne-mille commerciale résulte principalement de la réduction, en août 1998, de 1,2 % des tarifs de transport réglementés pour les produits céréaliers canadiens.

**Intermodal**
Les produits d'exploitation en 1999 ont augmenté de 20 M$, ou 3 %, par rapport à l'exercice terminé le 31 décembre 1998. Cette augmentation était surtout attribuable à la vitalité du segment international, allant de pair avec l'intensification du trafic des conteneurs, et à l'obtention d'un nouveau trafic transitant par le port de Vancouver. Le segment nord-américain a également contribué à cette croissance alimentée par la vigueur de l'économie américaine. Cette croissance a été en partie neutralisée par la faiblesse du marché intérieur canadien des expéditions à destination de l'Ouest. Une concurrence intense et un changement dans les circuits de distribution, à la fois dans les segments international et nord-américain, ont entraîné une baisse de 7 % des produits marchandises par tonne-mille commerciale.

**Véhicules automobiles**
Les produits d'exploitation de l'exercice terminé le 31 décembre 1999 se sont accrus de 101 M$, ou 26 %, par rapport à 1998. L'augmentation constatée va de pair avec la progression enregistrée dans les ventes de véhicules tant au Canada qu'aux États-Unis, de même qu'avec la croissance à deux chiffres des exportations canadiennes de véhicules, et elle tient compte également des effets d'une grève survenue chez un important constructeur d'automobiles en 1998. L'augmentation de 2 % des produits marchandises par tonne-mille commerciale s'explique surtout par un changement des circuits de distribution et par la faiblesse du dollar canadien au début de 1999.

**Autres éléments**
Les produits d'exploitation de l'exercice terminé le 31 décembre 1999 ont augmenté de 21 M$, ou 10 %, par rapport à 1998. Cette hausse est surtout attribuable au dernier paiement de 21 M$ d'une subvention de ligne secondaire relative à la réclamation de 1996 pour les lignes non rentables.

## Analyse de la direction

### Charges d'exploitation

Les charges d'exploitation ont totalisé 4 028 M$ en 1999, contre 3 854 M$ en 1998. Comparativement aux charges d'exploitation de 3 264 M$ en 1998, exclusion faite de la charge spéciale pour les compressions de l'effectif, les charges d'exploitation ont augmenté de 764 M$, ou 23 %, en 1999 surtout en raison de la consolidation des charges d'exploitation de l'IC en 1999.

Les charges d'exploitation pro forma pour l'exercice terminé le 31 décembre 1998 se sont élevées à 4 680 M$. Comparativement aux charges d'exploitation pro forma de 1998 qui se sont élevées à 4 090 M$, à l'exclusion de la charge spéciale, les charges d'exploitation de 1999 ont diminué de 62 M$, ou 2 %. *Cette diminution s'explique principalement par la baisse* des charges liées à la main-d'œuvre et aux avantages sociaux, à la location de matériel et aux taxes d'exploitation, laquelle a été partiellement neutralisée par la hausse des coûts des services acquis.

*Les données de 1998 présentées dans le tableau ci-dessous ont été établies sur une base pro forma. Seulement à des fins de comparaison, les écarts se rapportant à chaque catégorie de charge d'exploitation sont exposés ci-après dans le cadre d'une analyse faisant appel uniquement aux chiffres pro forma de 1998.*

| *En millions de dollars* — *Exercice terminé le 31 décembre* | 1999 | | 1998 | |
|---|---|---|---|---|
| | Montant | % des produits | Montant | % des produits |
| Main-d'œuvre et avantages sociaux | 1 711 $ | 32,5 % | 1 790 $ | 34,7 % |
| Services acquis | 591 | 11,2 % | 531 | 10,3 % |
| Amortissement | 400 | 7,6 % | 391 | 7,6 % |
| Carburant | 309 | 5,9 % | 318 | 6,2 % |
| Location de matériel | 335 | 6,4 % | 363 | 7,0 % |
| Matières | 260 | 5,0 % | 267 | 5,2 % |
| Taxes d'exploitation | 173 | 3,3 % | 201 | 3,9 % |
| Risques divers et autres | 249 | 4,7 % | 229 | 4,4 % |
| | 4 028 | 76,6 % | 4 090 | 79,3 % |
| Charge spéciale | – | | 590 | |
| *Total* | 4 028 $ | | 4 680 $ | |

*Main-d'œuvre et avantages sociaux :* En 1999, les charges de ce poste ont diminué de 79 M$, ou 4 %, par rapport à 1998. La majeure partie de cette baisse était attribuable à l'effectif réduit de la Compagnie et à la hausse des coûts d'indemnisation des accidents du travail en 1998; cette baisse a été en partie annulée par les augmentations consenties en 1999 au chapitre des salaires et des avantages sociaux.

*Services acquis :* Par rapport à 1998, les coûts des services acquis ont augmenté de 60 M$, ou 11 %, en 1999. Cette hausse était principalement due à une augmentation des coûts au titre des frais de consultation et d'intégration, des frais d'impartition ainsi qu'à une charge de 20 M$ engagée au quatrième trimestre de 1999 au titre des coûts liés au projet de regroupement du CN et du BNSF.

*Amortissement :* Par rapport à 1998, la charge d'amortissement a augmenté de 9 M$, ou 2 %, en 1999, surtout en raison de l'effet des acquisitions d'immobilisations.

*Carburant :* Des gains d'efficacité liés au carburant et la baisse du prix moyen du carburant en 1999 (y compris les effets du programme de couverture des frais de carburant de la Compagnie) ont contribué à faire baisser de 9 M$, ou 3 %, les charges de carburant en 1999.

*Location de matériel :* Ces charges ont diminué de 28 M$, ou 8 %, en 1999 par rapport à 1998. Cette baisse était attribuable à une augmentation des produits découlant de la location de wagons en 1999, et à une diminution des locations à court terme, principalement par suite de l'utilisation plus efficace de l'actif en vertu du nouveau plan de service.

*Matières :* Les coûts des matières ont diminué de 7 M$, ou 3 %, en 1999 par rapport à 1998. La diminution enregistrée en 1999 découlait principalement de la réduction du nombre de réparations courantes en raison du nombre inférieur de locomotives et de wagons mis en service.

*Taxes d'exploitation :* Les taxes d'exploitation ont diminué de 28 M$, ou 14 %, en 1999 surtout en raison d'une baisse du taux statutaire de la taxe sur le carburant diesel en Alberta, d'un remboursement de taxes applicables à des exercices antérieurs et de la diminution des taux d'impôts fonciers municipaux dans certaines juridictions.

*Risques divers et autres :* Les charges afférentes à ce poste ont augmenté de 20 M$, ou 9 %, en 1999. L'augmentation était principalement attribuable à la hausse de la provision constituée pour les frais environnementaux en 1999 ainsi qu'à un recouvrement de coûts unique provenant d'un tiers en 1998. Cette augmentation a été neutralisée, en partie, par une baisse des coûts afférents à des poursuites judiciaires en 1999.

### Autres

*Intérêts débiteurs :* Les intérêts débiteurs se sont élevés à 308 M$ pour l'exercice terminé le 31 décembre 1999, comparativement à 244 M$ en 1998. La hausse de 64 M$ observée en 1999 était surtout attribuable à la consolidation de l'IC en 1999. Comparativement aux chiffres pro forma de 1998, les intérêts débiteurs ont diminué de 25 M$, principalement en raison du remboursement d'une partie de la dette effectué à même le produit des émissions d'actions ordinaires et de titres privilégiés convertibles à la fin de juin 1999.

*Autres produits :* La Compagnie a consolidé les résultats de l'IC en 1999. En 1998, la Compagnie comptabilisait son investissement dans l'IC selon la méthode de comptabilisation à la valeur de consolidation. La participation aux bénéfices de l'IC pour l'exercice terminé le 31 décembre 1998 s'élevait à 86 M$. Des données pro forma sont présentées à la Note 4 des états financiers consolidés de 1999, en supposant que la Compagnie ait consolidé les résultats de l'IC le 1er janvier 1998.

Les autres produits que la Compagnie a dégagés pour 1999 ont atteint 46 M$, comparativement à 26 M$ (32 M$ sur une base pro forma) en 1998, à l'exclusion de la participation aux bénéfices de l'IC. L'augmentation enregistrée en 1999 est surtout attribuable au produit de 20 M$ inscrit au premier trimestre au titre des redevances d'utilisation de l'emprise.

*Charge d'impôts sur le revenu :* La Compagnie a inscrit une charge d'impôts sur le revenu de 369 M$ pour 1999, comparativement à une charge d'impôts sur le revenu de 6 M$ (47 M$ sur une base pro forma) pour 1998. Le taux d'imposition effectif a été de 38,0 % pour 1999, contre 40,6 % (38,0 % sur une base pro forma) pour 1998, exclusion faite de la participation aux bénéfices de l'IC ainsi que de l'effet de la charge spéciale en 1998.

### Liquidités et ressources en capitaux

*Activités d'exploitation :* Les flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation pour l'exercice terminé le 31 décembre 2000 se sont établis à 1 128 M$, comparativement à 962 M$ en 1999. Le bénéfice net, à l'exclusion des éléments hors caisse, a généré des flux de trésorerie de 1 327 M$ en 2000, en baisse par rapport à 1 331 M$ en 1999. Une part des flux de trésorerie générés en 2000 et 1999 a été absorbée par les paiements au titre des compressions de l'effectif totalisant 189 M$ en 2000 et 219 M$ en 1999. Par suite des décaissements de 2000, les provisions pour compressions de l'effectif ont été réduites à 513 M$ au 31 décembre 2000. On prévoit que les décaissements relatifs à ces provisions pour compressions de l'effectif s'élèveront à environ 137 M$ en 2001.

*Activités d'investissement :* Les flux de trésorerie utilisés par les activités d'investissement en 2000 se sont élevés à 586 M$, comparativement à 557 M$ en 1999. Les dépenses nettes en immobilisations ont atteint 607 M$ pour l'exercice terminé le 31 décembre 2000, soit une baisse de 22 M$ par rapport à 1999. Les dépenses en immobilisations ont porté sur le renouvellement des voies, du matériel roulant et sur d'autres améliorations de capacité et de productivité.

La Compagnie prévoit que les dépenses en immobilisations en 2001 demeureront approximativement au même niveau qu'en 2000. Ce total inclura les sommes nécessaires pour le renouvellement continu des installations de base et pour d'autres acquisitions et investissements nécessaires à l'amélioration de l'efficacité de l'exploitation de la Compagnie et du service à la clientèle.

Au 31 décembre 2000, les engagements de la Compagnie étaient de 13 M$ pour l'acquisition de wagons, de 28 M$ pour des rails et de 25 M$ pour des traverses.

*Dividendes :* Au cours de l'exercice 2000, la Compagnie a versé à ses actionnaires des dividendes s'élevant à 149 M$, à raison de 0,175 $ par action, par trimestre pour les actions ordinaires et de 5,25 % par année pour les titres privilégiés convertibles.

*Activités de financement :* Les flux de trésorerie utilisés par les activités de financement se sont élevés à 681 M$ pour l'exercice terminé le 31 décembre 2000, contre 288 M$ en 1999. La Compagnie a utilisé une somme de 529 M$ en 2000 pour racheter des actions ordinaires dans le cadre du programme de rachat d'actions. En 2000, la Compagnie a inscrit une somme de 149 M$ (235 M$ en 1999) au titre des obligations découlant de contrats de location-acquisition pour du nouveau matériel et la levée d'options d'achat pour du matériel existant.

### Acquisition de la Wisconsin Central Transportation Corporation

Le 29 janvier 2001, par l'entremise d'une filiale en propriété exclusive à participation indirecte, la Compagnie et la Wisconsin Central Transportation Corporation (WC) ont conclu un accord de fusion (la Fusion) en vertu duquel la Compagnie fera l'acquisition du WC au prix d'achat approximatif de 1 200 M$ (800 M$ US ou 17,15 $ US par action) payable en espèces. Cette acquisition sera initialement financée par des emprunts et par l'encaisse disponible.

La Fusion est assujettie, entre autres, à l'approbation des actionnaires du WC. Ceux-ci devraient voter sur le projet de fusion au cours du premier semestre de 2001.

Selon les dispositions de la Fusion, l'obligation de la Compagnie de procéder à la Fusion est conditionnelle à l'obtention de la décision finale et sans appel du *Surface Transportation Board* (STB) des États-Unis approuvant la Fusion ou l'exemptant de la réglementation, et n'imposant pas aux parties des conditions qui auraient des répercussions défavorables importantes sur les avantages économiques prévus de la Fusion pour la Compagnie.

Si l'acquisition du WC se réalise, la Compagnie comptabilisera l'acquisition selon la méthode de l'achat pur et simple conformément aux recommandations du chapitre 1580 «Les regroupements d'entreprises» du Manuel de l'Institut Canadien des Comptables Agréés. Selon cette méthode, la Compagnie préparera ses états financiers en tenant compte de la répartition du coût d'acquisition des actions du WC en fonction de la juste valeur des éléments d'actif et de passif du WC. Les résultats d'exploitation de la Compagnie tiendront compte des effets de l'acquisition à la suite de la réalisation de la Fusion.

### Placement dans 360networks Inc.

En mars 2000, la Compagnie a échangé ses placements minoritaires en actions dans certaines coentreprises contre 11,4 millions d'actions de 360networks Inc., une société qui offre des services réseau à large bande destinés aux sociétés de télécommunications, aux fournisseurs de services d'information, aux fournisseurs de services d'applications et aux entreprises axées sur les données. La Compagnie a inscrit les actions reçues à leur juste valeur estimative à la date de l'inscription, ce qui a entraîné un gain de 84 M$, 58 M$ après impôts (0,30 $ par action en circulation ou 0,28 $ par action après dilution).

Le 20 avril 2000, 360networks Inc. a effectué un premier appel public à l'épargne (APE). Selon les conditions d'une entente conclue avec 360networks Inc. et la réglementation en matière de valeurs mobilières, on ne s'attend pas à ce que la Compagnie vende ses actions dans 360networks Inc. au cours des 12 mois suivant le premier APE.

À la suite de l'APE, la Compagnie comptabilise son placement dans 360networks Inc. au coût. Au 31 décembre 2000, la valeur marchande du placement que détient la Compagnie s'élevait à 216 M$.

En vertu de contrats de vente distincts visant ses emprises, la Compagnie obtient des produits et utilise les liaisons à fibres optiques pour sa propre exploitation ferroviaire. Une fois la construction du réseau terminée, la Compagnie pourra compter sur un réseau continu de communications à fibres optiques nord-américain longeant ses emprises et reliant Vancouver, Halifax et La Nouvelle-Orléans.

### Programmes de rachat d'actions

En 2000, le Conseil d'administration de la Compagnie a donné son approbation à un programme de rachat d'actions qui permettait le rachat jusqu'à concurrence de 13 millions d'actions ordinaires de la Compagnie, conformément à une offre publique de rachat au prix courant du marché. Au cours de 2000, la Compagnie a utilisé 529 M$ pour racheter 13 millions d'actions ordinaires au prix moyen de 40,70 $ l'action.

Le 23 janvier 2001, le Conseil d'administration de la Compagnie a donné son approbation à un programme de rachat d'actions permettant le rachat jusqu'à concurrence de 10 millions d'actions ordinaires de la Compagnie entre le 31 janvier 2001 et le 30 janvier 2002, conformément à une offre publique de rachat au prix courant du marché.

### Risques commerciaux

Certains renseignements contenus dans ce rapport peuvent constituer des «énoncés prospectifs» selon la définition de la *Private Securities Litigation Reform Act* promulguée en 1995 par les États-Unis. Ces énoncés prospectifs ne constituent pas des garanties de la performance future et impliquent des risques connus ou non, des incertitudes et d'autres éléments susceptibles de modifier, de façon importante, les perspectives, les résultats réels ou la performance de la Compagnie ou du secteur ferroviaire par rapport aux résultats futurs ou à la performance future implicites dans ces énoncés. Ces éléments comprennent notamment ceux qui sont énoncés ci-après, de même que d'autres risques décrits de temps à autre de façon détaillée dans des rapports déposés par la Compagnie auprès des organismes de réglementation du commerce des valeurs mobilières au Canada et aux États-Unis.

### Concurrence

La Compagnie doit livrer concurrence à divers transporteurs, dont le Chemin de fer Canadien Pacifique (CP), qui exploite l'autre grand réseau ferroviaire au Canada et dessert la plupart des mêmes centres industriels et agglomérations que le CN, les entreprises de camionnage sur longues distances et, dans certains marchés, les principaux chemins de fer des États-Unis ainsi que d'autres chemins de fer canadiens et américains. La concurrence s'exerce généralement en fonction de la qualité et de la fiabilité des services offerts, des prix ainsi que de l'état et de la convenance du matériel dont dispose le transporteur. Elle est particulièrement vive dans l'est du Canada, où un réseau routier étendu et des agglomérations relativement rapprochées les unes des autres ont favorisé une forte concurrence des transporteurs routiers et ont entraîné une surcapacité du réseau ferroviaire. De plus, les marchandises transportées par la Compagnie consistent, pour une bonne part, en

produits de base qui sont offerts par d'autres sources sur des marchés concurrentiels. Certains facteurs ayant des répercussions sur la position concurrentielle des fournisseurs de ces produits, dont les taux de change, pourraient avoir une incidence défavorable importante sur la demande des biens fournis par les sources que dessert la Compagnie et, par conséquent, sur les volumes, les produits d'exploitation et les marges bénéficiaires de la Compagnie.

La filiale de la Compagnie, l'Illinois Central Railroad (ICRR), est plus vulnérable à la concurrence des chalands que les autres transporteurs ferroviaires parce que ses principaux parcours sont parallèles au réseau fluvial du Mississippi. Le transport par chalands de certaines marchandises, notamment le charbon et les céréales, peut souvent se faire à moindre coût. La concurrence et les tarifs des chalands sont touchés par les interruptions de la navigation dues aux glaces, aux inondations et aux sécheresses, ce qui peut entraîner d'importantes fluctuations des tarifs de transport par chalands. La capacité de l'ICRR de maintenir sa part de marché du trafic disponible lié au transport de marchandises a, traditionnellement, été tributaire des conditions de navigation sur le fleuve. En conséquence, les produits marchandises par tonne-mille commerciale de l'ICRR ont toujours été, de façon générale, inférieurs aux moyennes du secteur pour ces marchandises.

Au cours des dernières années, on a assisté à un grand nombre de regroupements de réseaux ferroviaires aux États-Unis. Les réseaux ferroviaires plus importants qui en résultent sont en mesure d'offrir un service sans rupture dans des secteurs de marché plus grands et de livrer une concurrence efficace à la Compagnie sur certains marchés. On ne peut affirmer avec certitude que la Compagnie sera en mesure d'exercer une concurrence efficace contre les concurrents actuels et futurs dans le secteur ferroviaire, et que d'autres regroupements dans le secteur ferroviaire n'auront pas d'incidence défavorable sur la position concurrentielle de la Compagnie. On ne peut non plus garantir que les pressions concurrentielles n'entraîneront pas une baisse des produits d'exploitation, des marges bénéficiaires, ou des deux.

### Environnement

Les activités de la Compagnie sont assujetties à la réglementation établie par les gouvernements fédéraux, provinciaux, étatiques, municipaux et locaux en vertu de lois et de règlements sur l'environnement portant, entre autres, sur les émissions atmosphériques, les rejets dans les eaux, la production, la manipulation, l'entreposage, le transport, le traitement et l'élimination des déchets, des matières dangereuses et des autres matières, la mise hors service des réservoirs souterrains et de surface et la contamination du sol et des eaux souterraines. L'exploitation par la Compagnie d'activités ferroviaires et d'activités de transport, la possession, l'exploitation ou le contrôle de biens immobiliers et d'autres activités commerciales comportent des risques de responsabilité environnementale à l'égard à la fois des activités courantes et antérieures. Ainsi, la Compagnie engage, de façon continue, d'importantes charges courantes et dépenses en immobilisations pour se conformer aux exigences législatives sur l'environnement et aux exigences de décontamination relatives à ses activités ferroviaires et découlant de la possession, de l'exploitation ou du contrôle de biens immobiliers, tant aujourd'hui que par le passé.

Bien que la Compagnie estime avoir identifié tous les coûts qu'elle devra vraisemblablement engager au cours des prochains exercices à l'égard des questions environnementales, ses efforts soutenus en vue de reconnaître les préoccupations environnementales potentielles liées à ses immobilisations seraient susceptibles de mener à des enquêtes environnementales futures et, par conséquent, de se traduire par l'identification de coûts et de passifs additionnels.

Dans le cadre de l'exploitation d'un chemin de fer, il arrive qu'il se produise des déraillements, des explosions ou d'autres accidents susceptibles de causer des préjudices à la santé de personnes ou des dommages environnementaux. En conséquence, il est possible que la Compagnie ait à engager, à l'avenir, des coûts potentiellement importants pour réparer de tels dommages, y compris des coûts relatifs au nettoyage, aux dommages aux ressources naturelles et aux frais compensatoires ou punitifs liés à des préjudices subis par des personnes ou à des dommages matériels.

Devant l'impossibilité d'établir de façon définitive le coût ultime lié aux sites contaminés connus, et la possibilité que l'on découvre d'autres sites contaminés inconnus pour le moment, ou encore le risque que les activités futures entraînent des émissions accidentelles, on ne peut donner aucune assurance que la Compagnie n'aura pas à encourir de passifs environnementaux futurs importants.

Au 31 décembre 2000, la Compagnie avait une provision totale pour les charges environnementales de 85 M$ (96 M$ au 31 décembre 1999). La Compagnie n'a constaté aucune réduction de ces coûts pour refléter les montants qu'elle prévoit récupérer de ses assureurs.

### Litiges

Dans le cours normal de son exploitation, la Compagnie est engagée dans diverses poursuites judiciaires comprenant des réclamations relatives à des blessures, ainsi qu'à des dommages matériels. La Compagnie maintient des provisions qu'elle considère adéquates relativement à ces poursuites. Bien qu'on ne puisse prédire avec certitude l'issue définitive des poursuites engagées et en cours au 31 décembre 2000, la direction est d'avis que leur résolution n'aura pas d'incidence défavorable importante sur la situation financière ou les résultats d'exploitation de la Compagnie.

**Négociations syndicales**

Les conventions collectives avec tous les syndicats canadiens expiraient *le 31 décembre 2000. En janvier 2001*, des ententes ratifiées ont été conclues avec deux des organisations syndicales représentant 3 500 des quelque 14 300 membres du personnel syndiqué canadien du CN : la Fraternité des préposés à l'entretien des voies (FPEV) et l'Association des policiers de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada. Ces ententes portent sur une période de trois ans échéant le 31 décembre 2003.

La Compagnie a eu plusieurs pourparlers avec les autres syndicats, et les négociations se poursuivent. Des ententes, sous réserve de leur ratification, ont été conclues avec le syndicat des Travailleurs canadiens de l'automobile (TCA) (environ 5 000 employés) et la Fraternité internationale des ouvriers en électricité (FIOE) (environ 700 employés). La Compagnie poursuit les négociations avec le Conseil canadien des syndicats opérationnels de chemins de fer (CCSOCF) (environ 4 900 employés) et le syndicat des Contrôleurs de la circulation ferroviaire du Canada (CCF) (environ 250 employés). Bien que la Compagnie négocie actuellement avec le CCSOCF et le syndicat des CCF afin d'en arriver à un règlement favorable, rien ne permet d'assurer que l'issue de ces négociations n'aura pas d'incidence défavorable importante sur les affaires de la Compagnie, sa situation financière et ses résultats d'exploitation.

Les négociations syndicales des chemins de fer de classe 1 aux États-Unis sont généralement effectuées à l'échelle collective nationale. Depuis de nombreuses années, le Grand Trunk Western (GTW) et l'IC négocient à l'échelle locale par opposition à des négociations nationales dans l'ensemble du secteur. Les négociations locales permettent de conclure des ententes mieux adaptées aux préoccupations et aux préférences des employés ainsi qu'au milieu d'exploitation réel du chemin de fer. La négociation locale comporte toutefois certains risques. Les présidents et le Congrès des États-Unis ont démontré leur intention d'intervenir en cas de grève nationale; il est moins probable qu'un litige local provoque l'intervention du gouvernement fédéral, ce qui augmente les risques d'un arrêt de travail prolongé. La direction du CN est d'avis que les avantages réciproques potentiels de la négociation locale l'emportent sur les risques.

À la fin de 2000, la Compagnie avait conclu des ententes avec des unités de négociation représentant environ 90 % de la main-d'œuvre syndiquée de l'IC. Le 1er janvier 2001, des négociations sur des ententes visant 40 % du personnel syndiqué ont été entreprises avec les Travailleurs unis des transports (TUT) (environ 800 employés) et la Fraternité des ingénieurs de locomotives (FIL) (environ 450 employés). Les négociations se poursuivent.

À la fin de 2000, la Compagnie avait également conclu des ententes avec des unités de négociation représentant environ 75 % de la main-d'œuvre syndiquée du GTW et du Duluth Winnipeg and Pacific (DWP). Des ententes visant environ 180 employés du GTW et environ 80 employés du DWP (environ 15 % au total) sont ouvertes pour négociations depuis le début de 2001. La Compagnie est en médiation avec le Syndicat international des Transports Communication – Division des préposés aux wagons (environ 200 employés du GTW). Un médiateur a été affecté, et les négociations se poursuivent. La Compagnie a conclu une entente de principe avec la FPEV (environ 200 employés), sous réserve de sa ratification.

Au CCP Holdings, Inc. (CCP), des ententes ont été conclues avec le syndicat des TUT (sous réserve de leur ratification, environ 100 employés), et la FIL (environ 60 employés). Quant au reste des unités de négociation (environ 55 %), elles ont ratifié des conventions qui sont en vigueur jusqu'à la fin de 2002.

Les négociations se poursuivent avec les unités de négociation avec lesquelles la Compagnie n'a pas encore conclu de nouvelles ententes. D'ici la conclusion de nouvelles ententes, les modalités des anciennes conventions continueront de s'appliquer. La Compagnie ne prévoit pas de perturbations de travail relativement aux négociations pendant qu'elles sont en cours.

**Réglementation**

Les activités ferroviaires canadiennes de la Compagnie sont assujetties à la *Loi sur les transports au Canada*, à la *Loi sur la sécurité ferroviaire* et à la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses* ainsi qu'aux lois et règlements administrés par l'OTC et le ministre fédéral des Transports. Les activités ferroviaires de la Compagnie aux États-Unis sont assujetties à la réglementation du STB et de la *Federal Railway Administration* (FRA). De plus, la Compagnie est soumise à divers règlements relatifs notamment à la santé, à la sécurité, à la main-d'œuvre, à l'environnement et à d'autres règlements, qui peuvent tous avoir une incidence sur sa position concurrentielle et sa rentabilité.

À la suite de son étude de l'efficacité du système de transport et de manutention des produits céréaliers et du partage des gains d'efficacité entre les expéditeurs et les compagnies de chemins de fer, le gouvernement canadien a adopté en 2000 une réforme législative imposant entre autres choses une réduction de 18 % des produits que peuvent tirer les chemins de fer du transport des céréales dans l'Ouest canadien destinées à l'exportation.

La *Loi sur les transports au Canada* doit être revue d'ici le 1er juillet 2001, et le gouvernement a mandaté un comité d'examen pour étudier tous les aspects de la loi. Un des sujets à l'étude sera la question de «l'accès concurrentiel» aux réseaux du CN et du CP par les autres transporteurs ferroviaires. Le CN a formé une équipe pour présenter sa position au comité d'examen. Rien ne permet d'assurer que les amendements récemment apportés à la *Loi sur les transports au Canada* ou toute autre décision du gouvernement canadien à la suite de son étude n'auront pas de répercussions défavorables importantes sur la situation financière ou les résultats d'exploitation de la Compagnie.

**Instruments financiers**

Bien que la Compagnie mène ses affaires et reçoive ses produits d'exploitation essentiellement en dollars canadiens, une partie de ses produits d'exploitation, de ses charges, de son actif et de sa dette est libellée en dollars US. Par conséquent, les résultats de la Compagnie sont touchés par les fluctuations du taux de change entre ces devises. Les variations du taux de change entre le dollar canadien et les autres devises (y compris le dollar US) ont un impact sur la compétitivité des marchandises transportées par la Compagnie sur le marché mondial et ont donc une incidence sur les produits d'exploitation de la Compagnie.

La Compagnie n'a que peu recours aux instruments financiers dérivés et elle ne les utilise pas à des fins de spéculation. Habituellement, la Compagnie n'obtient pas de garantie accessoire ou autre à l'appui des instruments financiers exposés à un risque de crédit. Cependant, elle surveille régulièrement la cote de crédit des contreparties.

Le contrat de change à terme (swap de devises) portant sur des obligations sur 15 ans, libellées en francs suisses, que la Compagnie avait conclu est venu à échéance en août 2000. Ce contrat de change à terme servait de couverture pour effectivement fixer le montant de dollars canadiens requis sur la durée de la dette afin d'effectuer tous les paiements nécessaires dans la devise étrangère d'émission. La Compagnie n'a pas réalisé de gains nets ni subi de pertes nettes significatifs à l'égard de cette opération.

En 2000, la Compagnie a conclu des swaps de taux d'intérêt pour un montant nominal total de 150 M$ et de 50 M$ US (75 M$ CA). Ces transactions ont eu l'effet de convertir le taux d'intérêt fixe de certaines dettes en taux d'intérêt variable. La proportion de la dette à taux variable de la Compagnie est ainsi portée à environ 13 % de la dette consolidée totale. Au 31 décembre 2000, aucune fluctuation importante de la juste valeur des swaps n'avait été constatée.

La Compagnie a mis en place un programme de couverture visant à protéger ses marges d'exploitation et sa rentabilité globale contre des fluctuations du prix du carburant. Afin d'atténuer les risques inhérents à la volatilité du prix du carburant, la Compagnie dispose de divers swaps et contrats de collar. Pour atténuer davantage la volatilité du bénéfice résultant des variations du prix du carburant, la Compagnie a adopté une stratégie de couverture systématique qui consiste à réaliser régulièrement des opérations de couverture pour un pourcentage cible de la consommation future de carburant jusqu'à deux ans à l'avance.

Les gains matérialisés aux 31 décembre 2000 et 1999 étaient de 49 M$ et 5 M$, respectivement. La Compagnie surveille ses positions de couverture ainsi que les cotes de crédit des contreparties et ne prévoit pas de pertes dues à la non-exécution des obligations des contreparties. Au 31 décembre 2000, la Compagnie s'était couverte pour environ 33 % de sa consommation de carburant prévue pour 2001 et pour 23 % de sa consommation de carburant prévue pour 2002, soit pour un total d'environ 200 millions de gallons US au prix moyen de 0,6343 $ US par gallon US. Les activités de couverture de la Compagnie relatives aux prix du carburant ont donné lieu à une perte non matérialisée de 17 M$ au 31 décembre 2000 et à un gain non matérialisé de 9 M$ au 31 décembre 1999.

**Autres risques**

Chaque année, la Compagnie, comme tous les autres chemins de fer, est tributaire des fluctuations de la conjoncture économique dans les secteurs d'activité et les régions qui produisent et consomment les marchandises qu'elle transporte. Elle est aussi tributaire des fluctuations des prix des matières et des fournitures essentielles à son exploitation. Bon nombre de ces marchandises transportées par la Compagnie sont assujetties à des variations cycliques de la demande. Toutefois, une grande partie des marchandises transportées en vrac par la Compagnie sont destinées à des pays d'outre-mer et subissent davantage les effets de la conjoncture économique mondiale que ceux des cycles économiques nord-américains. Les résultats d'exploitation de la Compagnie peuvent refléter ces variations cycliques en raison des frais fixes élevés inhérents aux activités ferroviaires. Les conditions économiques influent sur les produits d'exploitation de la Compagnie. Le volume des expéditions ferroviaires que la Compagnie transporte serait vraisemblablement touché si un ralentissement économique ou une récession survenait en Amérique du Nord ou dans d'autres marchés clés, ou si une restructuration importante du secteur se produisait. Par exemple, la Compagnie ne prévoit pas une reprise des volumes transportés de charbon métallurgique canadien. Les diminutions des prix du charbon, de pair avec les volumes inférieurs causés par le ralentissement continu des importations de l'Asie ainsi que les multiples fermetures de mines ont tous des répercussions importantes sur les perspectives de croissance du secteur canadien du charbon. Toutefois, le charbon métallurgique canadien ne représente que 1 % à 2 % des produits tirés du transport de marchandises de la Compagnie pour 2000.

Outre les risques inhérents aux fluctuations du cycle économique, la Compagnie peut occasionnellement subir les effets de conditions climatiques extrêmes. Par exemple, au premier trimestre de 1998, une tempête de verglas a durement touché l'est du Canada, perturbant l'exploitation de la Compagnie et le service offert aux clients du CN.

Les principes comptables généralement reconnus exigent que les états financiers soient établis au coût historique. Il s'ensuit que l'effet cumulatif de l'inflation, qui a fait grimper, de façon importante, les coûts de remplacement des actifs des entreprises à prédominance de capital telles que le CN, n'est pas pris en compte dans les charges d'exploitation. Si l'on supposait que les actifs d'exploitation étaient tous remplacés aux prix courants, l'amortissement exprimé en dollars courants serait beaucoup plus élevé que les montants historiques constatés.

## Rapport de la direction

Les états financiers consolidés de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada qui accompagnent le présent rapport annuel et toute l'information qu'il contient sont la responsabilité de la direction et ont été approuvés par le Conseil d'administration.

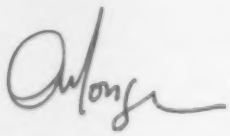
Ces états financiers ont été préparés par la direction selon les principes comptables généralement reconnus au Canada et contiennent certains montants fondés sur les meilleurs jugements et estimations. Les renseignements financiers qui se trouvent ailleurs dans le rapport annuel sont conformes à ceux inclus dans les états financiers.

La direction de la Compagnie, visant l'intégrité et l'objectivité des données des états financiers, a développé un système de contrôles comptables internes qu'elle tient à jour, et elle soutient un important programme de vérification interne. La direction estime que ce système de contrôles comptables internes constitue une assurance raisonnable que les registres comptables sont fiables et forment une assise appropriée pour la préparation des états financiers et que les actifs sont adéquatement comptabilisés et protégés.

C'est principalement par l'intermédiaire de son Comité de vérification et des finances, composé exclusivement d'administrateurs de l'extérieur, que le Conseil d'administration exerce sa responsabilité à l'égard des états financiers dans ce rapport. Le Comité de vérification et des finances revoit les états financiers et le rapport annuel consolidés de la Compagnie et recommande leur approbation par le Conseil d'administration. Par ailleurs, le Comité de vérification et des finances rencontre régulièrement le chef de la Vérification interne et les vérificateurs des actionnaires.

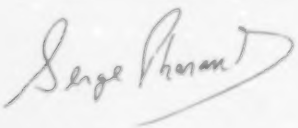
Les présents états financiers consolidés ont été vérifiés par KPMG s.r.l., les vérificateurs exclusifs de la Compagnie mandatés par les actionnaires.

Le Vice-président exécutif et chef de la direction financière,



*Claude Mongeau*
Le 29 janvier 2001

Le Vice-président et contrôleur général,



*Serge Pharand*
Le 29 janvier 2001

## Rapport des vérificateurs

**Aux actionnaires**
**Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada**

Nous avons vérifié les bilans consolidés de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada aux 31 décembre 2000 et 1999 ainsi que les états consolidés des résultats, de l'évolution de l'avoir des actionnaires et des flux de trésorerie de chacun des exercices compris dans la période de trois ans terminée le 31 décembre 2000. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la Compagnie. Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en nous fondant sur nos vérifications.

Nos vérifications ont été effectuées conformément aux normes de vérification généralement reconnues au Canada et aux normes de vérification généralement reconnues aux États-Unis. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À notre avis, ces états financiers consolidés donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de la Compagnie aux 31 décembre 2000 et 1999 ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour chacun des exercices compris dans la période de trois ans terminée le 31 décembre 2000 selon les principes comptables généralement reconnus au Canada.

Le 23 janvier 2001, nous avons produit un rapport distinct à l'intention du Conseil d'administration de la Compagnie sur des états financiers consolidés portant sur la même période et établis conformément aux principes comptables généralement reconnus aux États-Unis. Les différences significatives entre les principes comptables appliqués dans les états financiers ci-joints et les principes comptables généralement reconnus aux États-Unis sont quantifiées et expliquées à la Note 23 afférente aux états financiers.

KPMG s.r.l.

*KPMG s.r.l.*
Comptables agréés

Montréal (Canada)
Le 23 janvier 2001 (le 29 janvier 2001 pour la Note 3)

## État consolidé des résultats

| *En millions, sauf les données relatives aux actions* — *Exercice terminé le 31 décembre* | 2000 | 1999 | 1998 |
|---|---|---|---|
| **Produits d'exploitation** | | | |
| Produits pétroliers et chimiques | 894 $ | 878 $ | 578 $ |
| Métaux et minéraux | 392 | 398 | 319 |
| Produits forestiers | 1 008 | 995 | 817 |
| Charbon | 328 | 402 | 342 |
| Produits céréaliers et engrais | 1 136 | 1 066 | 798 |
| Intermodal | 919 | 810 | 712 |
| Véhicules automobiles | 559 | 483 | 377 |
| Autres éléments | 210 | 229 | 158 |
| Total – Produits d'exploitation | 5 446 | 5 261 | 4 101 |
| **Charges d'exploitation** | | | |
| Main-d'œuvre et avantages sociaux | 1 684 | 1 711 | 1 457 |
| Services acquis | 595 | 591 | 466 |
| Amortissement | 412 | 400 | 210 |
| Carburant | 450 | 309 | 269 |
| Location de matériel | 291 | 335 | 300 |
| Matières | 263 | 260 | 224 |
| Taxes d'exploitation | 158 | 173 | 172 |
| Risques divers et autres | 208 | 249 | 166 |
| Charge spéciale *(Note 15)* | – | – | 590 |
| Total – Charges d'exploitation | 4 061 | 4 028 | 3 854 |
| *Bénéfice d'exploitation* | 1 385 | 1 233 | 247 |
| Intérêts débiteurs *(Note 16)* | (295) | (308) | (244) |
| Autres produits *(Note 17)* | 124 | 46 | 112 |
| *Bénéfice avant impôts sur le revenu* | 1 214 | 971 | 115 |
| Charge d'impôts sur le revenu *(Note 18)* | (442) | (369) | (6) |
| *Bénéfice net* | 772 $ | 602 $ | 109 $ |
| *Bénéfice par action en circulation (Note 20)* | | | |
| Bénéfice net | 3,90 $ | 3,02 $ | 0,60 $ |
| *Bénéfice dilué par action (Note 20)* | | | |
| Bénéfice net | 3,81 $ | 2,97 $ | 0,59 $ |

*Voir les notes afférentes aux états financiers consolidés.*

## Bilan consolidé

| *En millions* | *31 décembre* 2000 | 1999 |
|---|---|---|
| **Actif** | | |
| **Actif à court terme :** | | |
| Espèces et quasi-espèces | 19 $ | 307 $ |
| Débiteurs *(Note 5)* | 737 | 803 |
| Matières et fournitures | 110 | 116 |
| Impôts sur le revenu reportés *(Note 18)* | 116 | 148 |
| Autres | 143 | 153 |
| | 1 125 | 1 527 |
| Immobilisations *(Note 6)* | 13 583 | 12 863 |
| Autres éléments d'actif et charges reportées *(Note 7)* | 488 | 367 |
| *Total – Actif* | 15 196 $ | 14 757 $ |
| **Passif et avoir des actionnaires** | | |
| **Passif à court terme :** | | |
| Créditeurs et charges à payer *(Note 9)* | 1 393 $ | 1 390 $ |
| Tranche de la dette à long terme échéant à moins d'un an *(Note 11)* | 434 | 272 |
| Autres | 76 | 115 |
| | 1 903 | 1 777 |
| Impôts sur le revenu reportés *(Note 18)* | 2 516 | 2 253 |
| Autres éléments de passif et crédits reportés *(Note 10)* | 1 193 | 1 260 |
| Dette à long terme *(Note 11)* | 3 886 | 3 961 |
| **Avoir des actionnaires :** | | |
| Actions ordinaires *(Note 12)* | 3 124 | 3 311 |
| Titres privilégiés convertibles *(Note 12)* | 327 | 327 |
| Surplus d'apport | 178 | 190 |
| Conversion de devises | 61 | (9) |
| Bénéfices non répartis | 2 008 | 1 687 |
| | 5 698 | 5 506 |
| *Total – Passif et avoir des actionnaires* | 15 196 $ | 14 757 $ |

Au nom du Conseil d'administration :

David G.A. McLean
*Administrateur*

Paul M. Tellier
*Administrateur*

*Voir les notes afférentes aux états financiers consolidés.*

## État consolidé de l'évolution de l'avoir des actionnaires

| *En millions* | Actions ordinaires émises et en circulation | Titres privilégiés convertibles émis et en circulation | Actions ordinaires | Titres privilégiés convertibles | Surplus d'apport | Conversion de devises | Bénéfices non répartis | Total de l'avoir des actionnaires |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| *Solde au 31 décembre 1997* | 171,2 | – | 2 016 $ | – $ | 190 $ | – $ | 1 211 $ | 3 417 $ |
| Bénéfice net | – | – | – | – | – | – | 109 | 109 |
| Actions émises lors de la deuxième étape de l'acquisition de l'Illinois Central Corporation | 20,2 | – | 824 | – | – | – | – | 824 |
| Options d'achat d'actions émises lors de la deuxième étape de l'acquisition de l'Illinois Central Corporation | – | – | 25 | – | – | – | – | 25 |
| Options d'achat d'actions levées *(Note 13)* | 0,4 | – | 8 | – | – | – | – | 8 |
| Conversion de devises | – | – | – | – | – | 7 | – | 7 |
| Dividendes (0,53 $ par action) | – | – | – | – | – | – | (99) | (99) |
| *Solde au 31 décembre 1998* | 191,8 | – | 2 873 | – | 190 | 7 | 1 221 | 4 291 |
| Effet cumulatif du changement de convention comptable *(Note 2)* | – | – | – | – | – | – | (9) | (9) |
| Bénéfice net | – | – | – | – | – | – | 602 | 602 |
| Actions émises *(Note 12)* | 9,2 | 4,6 | 404 | 327 | – | – | – | 731 |
| Options d'achat d'actions levées *(Note 13)* | 1,4 | – | 34 | – | – | – | – | 34 |
| Conversion de devises | – | – | – | – | – | (16) | – | (16) |
| Dividendes (0,60 $ par action) | – | – | – | – | – | – | (118) | (118) |
| Dividendes sur titres privilégiés convertibles | – | – | – | – | – | – | (9) | (9) |
| *Solde au 31 décembre 1999* | 202,4 | 4,6 | 3 311 | 327 | 190 | (9) | 1 687 | 5 506 |
| Bénéfice net | – | – | – | – | – | – | 772 | 772 |
| Options d'achat d'actions levées *(Note 13)* | 1,2 | – | 26 | – | – | – | – | 26 |
| Programme de rachat d'actions *(Note 12)* | (13,0) | – | (213) | – | (12) | – | (304) | (529) |
| Conversion de devises | – | – | – | – | – | 70 | – | 70 |
| Dividendes (0,70 $ par action) | – | – | – | – | – | – | (136) | (136) |
| Dividendes sur titres privilégiés convertibles | – | – | – | – | – | – | (11) | (11) |
| *Solde au 31 décembre 2000* | 190,6 | 4,6 | 3 124 $ | 327 $ | 178 $ | 61 $ | 2 008 $ | 5 698 $ |

*Voir les notes afférentes aux états financiers consolidés.*

## État consolidé des flux de trésorerie

| *En millions* — *Exercice terminé le 31 décembre* | 2000 | 1999 | 1998 |
|---|---|---|---|
| **Activités d'exploitation** | | | |
| Bénéfice net | 772 $ | 602 $ | 109 $ |
| Éléments hors caisse du bénéfice : | | | |
| Charge spéciale *(Note 15)* | – | – | 590 |
| Amortissement *(Note 19 B)* | 421 | 407 | 213 |
| Impôts sur le revenu reportés *(Note 18)* | 218 | 324 | (13) |
| Gain sur l'échange de placements *(Note 7)* | (84) | – | – |
| Participation aux bénéfices de l'Illinois Central Corporation *(Note 4 A)* | – | – | (86) |
| Autres | – | (2) | – |
| Variation des éléments suivants : | | | |
| Débiteurs *(Note 5)* | 71 | (156) | 270 |
| Matières et fournitures | 7 | 38 | 18 |
| Créditeurs et charges à payer *(Note 9)* | 21 | 64 | 109 |
| Autres éléments nets de l'actif et du passif à court terme | (39) | (27) | (10) |
| Paiements au titre des compressions de l'effectif *(Note 10 A)* | (189) | (219) | (187) |
| Autres | (70) | (69) | (60) |
| *Flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation* | 1 128 | 962 | 953 |
| **Activités d'investissement** | | | |
| Acquisitions nettes d'immobilisations *(Note 19 B)* | (607) | (629) | (494) |
| Produit net de la cession d'immobilisations | 31 | 70 | 90 |
| Investissement dans l'Illinois Central Corporation *(Note 4 A)* | – | – | (2 608) |
| Autres | (10) | 2 | – |
| *Flux de trésorerie utilisés par les activités d'investissement* | (586) | (557) | (3 012) |
| Dividendes versés aux actionnaires | (149) | (127) | (99) |
| **Activités de financement** | | | |
| Émission de titres d'emprunt à long terme | 860 | 456 | 4 589 |
| Émission de titres privilégiés convertibles *(Note 12)* | – | 327 | – |
| Réduction de la dette à long terme | (1 038) | (1 509) | (2 541) |
| Émission d'actions ordinaires *(Note 12)* | 26 | 438 | 8 |
| Rachat d'actions ordinaires *(Note 12)* | (529) | – | – |
| *Flux de trésorerie provenant des (utilisés par les) activités de financement* | (681) | (288) | 2 056 |
| *Diminution nette des espèces et quasi-espèces* | (288) | (10) | (102) |
| Espèces et quasi-espèces au début de l'exercice* | 307 | 317 | 365 |
| *Espèces et quasi-espèces à la fin de l'exercice* | 19 $ | 307 $ | 263 $ |

** Le solde des espèces et quasi-espèces au début de 1999 comprend les espèces et quasi-espèces de l'Illinois Central Corporation qui ont été consolidées à compter de 1999.*

*Voir les notes afférentes aux états financiers consolidés.*

## Notes afférentes aux états financiers consolidés

*Le CN, directement et par l'intermédiaire de ses filiales, œuvre principalement dans le secteur du transport ferroviaire. Couvrant le Canada et le centre des États-Unis, du Pacifique à l'Atlantique et jusqu'au golfe du Mexique, le réseau de la Compagnie dessert les ports de Vancouver, Prince Rupert, Montréal et Halifax, au Canada; les ports de La Nouvelle-Orléans, en Louisiane, et de Mobile, en Alabama, sur le golfe du Mexique; ainsi que les grandes villes que sont Vancouver, Edmonton, Calgary, Winnipeg, Montréal, Toronto, Buffalo, Chicago, Detroit, Memphis, Saint Louis et Jackson, au Mississippi. Il a en outre des liaisons avec toutes les régions de l'Amérique du Nord. Les produits d'exploitation de la Compagnie sont tirés du transport d'un éventail diversifié et équilibré de marchandises, y compris les produits pétroliers et chimiques, les produits céréaliers et les engrais, le charbon, les métaux et les minéraux, les produits forestiers, l'intermodal et les véhicules automobiles.*

### 1 Énoncé des conventions comptables importantes

Ces états financiers consolidés sont exprimés en dollars canadiens, à moins d'indication contraire, et ont été dressés selon les principes comptables généralement reconnus au Canada. L'établissement des états financiers selon les principes comptables généralement reconnus exige de la part de la direction certaines estimations et hypothèses qui influent sur les produits et les charges inscrits pour la période considérée, sur les montants constatés des éléments d'actif et de passif, ainsi que sur l'information à fournir concernant les éléments d'actif et de passif éventuels à la date des états financiers. Les résultats réels pourraient différer de ces estimations.

**A. Périmètre de consolidation**

Ces états financiers consolidés comprennent les comptes de toutes les filiales, y compris l'Illinois Central Corporation (IC) dont la Compagnie a acquis le contrôle le 1er juillet 1999 et a consolidé les états financiers de l'IC rétroactivement au 1er janvier 1999. En 1998, la Compagnie a comptabilisé son investissement dans l'IC selon la méthode de comptabilisation à la valeur de consolidation, en attendant l'approbation, par le *Surface Transportation Board* (STB) des États-Unis, de la prise de contrôle de l'IC par la Compagnie. Les investissements sur lesquels la Compagnie exerce un contrôle conjoint sont comptabilisés selon la méthode de consolidation proportionnelle.

**B. Produits d'exploitation**

Les produits d'exploitation liés au transport de marchandises sont constatés pour les services exécutés par la Compagnie selon la méthode du pourcentage de service complété. Les coûts découlant du transport de marchandises sont constatés au moment de la prestation du service.

**C. Change étranger**

Le gain ou la perte de change non matérialisé(e) découlant de la conversion de toutes les activités de la Compagnie aux États-Unis est inclus(e) dans le poste Conversion de devises qui est présenté à l'Avoir des actionnaires.

À la suite de l'intégration des activités de la Compagnie aux États-Unis avec prise d'effet le 1er octobre 2000, tous les établissements de la Compagnie aux États-Unis sont considérés autonomes utilisant le dollar US comme monnaie fonctionnelle. Conséquemment, les éléments d'actif et de passif des établissements aux États-Unis sont convertis en dollars canadiens au taux de change en vigueur à la date du bilan, et les produits et les charges sont convertis aux taux de change moyens en vigueur au cours de l'exercice. L'ajustement initial de conversion de 76 M$ (avant impôts) résultant du changement de monnaie fonctionnelle des établissements aux États-Unis précédemment non considérés autonomes a été inclus dans le poste Conversion de devises.

La Compagnie a désigné la totalité de sa dette à long terme libellée en dollars US comme couverture de change relativement à son investissement net dans ses filiales aux États-Unis. Les gains et les pertes de change non matérialisés, depuis la date de la désignation, sur la conversion de la dette de la Compagnie libellée en dollars US sont également inclus dans le poste Conversion de devises.

**D. Espèces et quasi-espèces**

Les espèces et quasi-espèces comprennent les placements susceptibles de réalisation relativement rapide, achetés trois mois ou moins avant la date d'échéance, et sont présentées au coût, lequel se rapproche de la valeur marchande.

**E. Débiteurs**

Les débiteurs sont comptabilisés au coût, déduction faite de la provision pour créances douteuses. Les gains ou les pertes sur la vente de débiteurs sont calculés en comparant la valeur comptable des débiteurs vendus au total du produit en espèces de la vente et de la juste valeur de la participation conservée sur ces débiteurs à la date du transfert. La juste valeur est déterminée selon la méthode de l'actualisation des flux de trésorerie. Les coûts liés à la vente de débiteurs sont comptabilisés dans les résultats de la période au cours de laquelle ils sont engagés.

**F. Matières et fournitures**

Les stocks sont évalués au coût moyen pondéré pour les traverses et les rails, en fonction des dernières factures pour le carburant et les matières neuves en magasin, et en fonction de la valeur estimative d'usage ou de revente pour les matières usagées, désuètes ou la ferraille.

**G. Immobilisations**

Les installations ferroviaires sont comptabilisées au coût moins l'amortissement cumulé qui comprend la réduction de valeur d'éléments d'actif. Tous les coûts des matières liés à la pose de rails et de traverses, à l'application de ballast et à d'autres améliorations de voies sont capitalisés dans la mesure où ces coûts correspondent à ce que la Compagnie définit comme un «élément d'immobilisation». Les frais de main-d'œuvre et les frais généraux occasionnés par l'installation de nouvelles voies à des fins autres que le remplacement de voies existantes sont également capitalisés. Tous les autres frais de main-d'œuvre, frais généraux et frais d'entretien sont passés en charges au moment où ils sont engagés. Les intérêts débiteurs correspondants sont passés en charges. Les acquisitions d'immobilisations comprennent les frais liés au développement de logiciels pour usage interne.

Le coût des propriétés ferroviaires désaffectées ou aliénées dans le cours normal des activités de la Compagnie, moins la valeur de récupération, est imputé à l'amortissement cumulé conformément à la méthode d'amortissement par classes homogènes. La Compagnie examine la valeur comptable des immobilisations lorsqu'il apparaît, au vu des circonstances ou de l'évolution de la situation, qu'il pourrait se révéler difficile de récupérer cette valeur comptable sur la base des flux monétaires non actualisés futurs ou de la valeur de réalisation nette estimée. Les éléments d'actif qui, au terme de cet examen, indiquent qu'une réduction de la valeur est appropriée, sont inscrits au moindre de la valeur comptable ou de la juste valeur.

## Notes afférentes aux états financiers consolidés

### 1 Énoncé des conventions comptables importantes *(suite)*

**H. Amortissement**

Le coût des immobilisations, déduction faite de la réduction de valeur d'éléments d'actif, est amorti selon la méthode linéaire, sur la durée estimative de leur vie utile comme suit :

| Catégorie | Taux annuel |
|---|---|
| Voie | 2 % |
| Matériel roulant | 3 % |
| Immeubles | 3 % |
| Autres | 2 % |

La Compagnie examine périodiquement ses taux d'amortissement. Les ajustements apportés aux taux d'amortissement à la suite de ces examens n'ont pas eu d'incidence importante sur les résultats d'exploitation.

**I. Régimes de retraite**

Le coût des régimes de retraite est déterminé selon des méthodes actuarielles. La charge de retraite est constatée dans les résultats et représente la somme des éléments suivants :

*i)* le coût des prestations de retraite accordées en échange des services rendus par le personnel au cours de l'exercice;

*ii)* l'amortissement des obligations transitoires initiales nettes, calculé selon la méthode linéaire, sur la durée moyenne estimative du reste de la carrière active du groupe de salariés participant aux régimes de retraite;

*iii)* l'amortissement du coût des prestations au titre des services passés et des modifications sur la durée moyenne estimative du reste de la carrière active du groupe de salariés participant aux régimes de retraite;

*iv)* les intérêts débiteurs sur les obligations découlant des régimes de retraite, le rendement de l'actif des caisses de retraite et l'amortissement des gains et des pertes actuariels cumulatifs nets, non constatés et supérieurs à 10 % des obligations au titre des prestations projetées ou de la valeur axée sur la valeur marchande de l'actif des régimes, selon le plus élevé des deux montants, sur la durée moyenne estimative du reste de la carrière active du groupe de salariés participant aux régimes de retraite.

La capitalisation des régimes s'effectue par des cotisations fixées selon la méthode actuarielle de répartition des prestations projetées.

**J. Avantages complémentaires de retraite**

La Compagnie provisionne les coûts des avantages complémentaires de retraite. Ces avantages, qui sont financés par la Compagnie à mesure de leur exigibilité, englobent les programmes d'assurance-vie, les prestations d'assurance-maladie, les allocations de retraite supplémentaires et les facilités de transport gratuit par train.

La Compagnie amortit les gains et les pertes actuariels cumulatifs nets non constatés supérieurs à 10 % des obligations au titre des prestations projetées sur la durée moyenne estimative du reste de la carrière active du groupe de salariés participant aux régimes.

**K. Instruments financiers**

La Compagnie peut à l'occasion utiliser des instruments financiers dérivés dans la gestion des risques liés aux prix du carburant, aux taux d'intérêt et aux taux de change. Les gains ou pertes liés à de tels instruments, utilisés afin de couvrir les risques financiers, sont reportés et amortis dans les résultats d'exploitation sur la durée de vie de l'élément d'actif ou de passif couvert ou sur celle des instruments financiers dérivés. Les produits et les charges se rapportant aux instruments financiers sont comptabilisés dans la même catégorie que ceux générés par l'élément d'actif ou de passif sous-jacent.

**L. Dépenses environnementales**

Les dépenses environnementales liées aux activités courantes sont passées en charges ou capitalisées selon le cas. Celles qui découlent d'une situation existante causée par des activités antérieures et qui ne sont pas susceptibles d'apporter une contribution aux activités courantes ou futures sont passées en charges. Un passif est comptabilisé lorsque les évaluations environnementales et (ou) les mesures correctives sont probables et lorsque les coûts peuvent raisonnablement être estimés, en fonction d'un plan d'action précis pour ce qui est de la technologie à employer et de l'ampleur des travaux nécessaires.

**M. Impôts sur le revenu**

La Compagnie utilise la méthode de l'actif et du passif d'impôts futurs pour comptabiliser les impôts sur le revenu. Selon cette méthode, tout changement survenu dans le montant net des impôts reportés débiteurs ou créditeurs est inclus au bénéfice. Les impôts reportés débiteurs et créditeurs sont déterminés en fonction des taux d'imposition qu'on s'attend à appliquer au revenu imposable au cours des exercices durant lesquels on prévoit recouvrer ou régler les écarts temporaires.

### 2 Changements de convention comptable

La Compagnie a apporté certaines modifications à ses conventions comptables pour se conformer aux nouvelles normes comptables.

**2000**

En 2000, la Compagnie a adopté de façon anticipée les recommandations de l'Institut Canadien des Comptables Agréés (ICCA) relatives à la présentation du bénéfice par action. La norme a pour effet d'uniformiser les normes canadiennes et américaines, particulièrement en ce qui concerne la présentation du bénéfice par action, le calcul du bénéfice dilué par action et les exigences en matière d'information à présenter. La nouvelle norme exige le redressement des chiffres comparatifs de l'exercice précédent.

**1999**

En 1999, la Compagnie a adopté les recommandations de l'ICCA en ce qui a trait à la comptabilisation des avantages sociaux futurs des employés. Plus particulièrement, la norme donne des directives sur la comptabilisation des coûts de retraite, des avantages postérieurs à la retraite et des indemnités pour accidents de travail. Conformément aux dispositions de transition de la nouvelle norme, la Compagnie a appliqué les recommandations de manière rétroactive, mais elle n'a pas procédé au redressement des périodes correspondantes. L'effet cumulatif de l'adoption de la nouvelle norme, au montant de 17 M$ (9 M$ après impôts) a été reflété à titre de redressement au solde d'ouverture des bénéfices non répartis.

**1998**

En 1998, la Compagnie a adopté les recommandations de l'ICCA concernant la présentation des états des flux de trésorerie. Cette norme exige, entre autres, que les éléments hors caisse soient exclus des activités d'investissement et de financement, et présentés ailleurs dans les états financiers consolidés de manière à fournir toute l'information pertinente sur ces activités d'investissement et de financement. La norme exige l'application rétroactive avec redressement des renseignements comparatifs antérieurs.

En 1998, la Compagnie a adopté les recommandations américaines relatives à la comptabilisation des coûts de logiciels exposées dans le *Statement of Position* (SOP) 98-1, *«Accounting for the Costs of Computer Software Developed or Obtained for Internal Use»*. Conformément à cet énoncé de principe, ce changement de convention comptable a été appliqué de façon prospective. L'adoption du SOP 98-1 a eu pour effet d'augmenter le bénéfice net d'environ 13 M$ pour l'exercice terminé le 31 décembre 1998. Étant donné que son incidence sur les chiffres comparatifs des années antérieures est négligeable, la Compagnie n'a pas appliqué ce changement de convention comptable de façon rétroactive.

## 3 Acquisition de la Wisconsin Central Transportation Corporation

Le 29 janvier 2001, par l'entremise d'une filiale en propriété exclusive à participation indirecte, la Compagnie et la Wisconsin Central Transportation Corporation (WC) ont conclu un accord de fusion (la Fusion) en vertu duquel la Compagnie fera l'acquisition du WC au prix d'achat approximatif de 1 200 M$ (800 M$ US ou 17,15 $ US par action) payable en espèces. Cette acquisition sera initialement financée par des emprunts et par l'encaisse disponible.

La Fusion est assujettie, entre autres, à l'approbation des actionnaires du WC. Ceux-ci devraient voter sur le projet de fusion au cours du premier semestre de 2001.

Selon les dispositions de la Fusion, l'obligation de la Compagnie de procéder à la Fusion est conditionnelle à l'obtention de la décision finale et sans appel du STB approuvant la Fusion ou l'exemptant de la réglementation, et n'imposant pas aux parties des conditions qui auraient des répercussions défavorables importantes sur les avantages économiques prévus de la Fusion pour la Compagnie.

Si l'acquisition du WC se réalise, la Compagnie comptabilisera l'acquisition selon la méthode de l'achat pur et simple conformément aux recommandations du chapitre 1580, «Les regroupements d'entreprises», du Manuel de l'ICCA. Selon cette méthode, la Compagnie préparera ses états financiers en tenant compte de la répartition du coût d'acquisition des actions du WC en fonction de la juste valeur des éléments d'actif et de passif du WC. Les résultats d'exploitation de la Compagnie tiendront compte des effets de l'acquisition à la suite de la réalisation de la Fusion.

## 4 Regroupements d'entreprises

**A. Acquisition et consolidation de l'Illinois Central Corporation**

En 1998, la Compagnie, par l'entremise d'une filiale en propriété exclusive à participation indirecte, a fait l'acquisition de l'IC dans le cadre d'une transaction en deux étapes, au prix d'environ 2,4 G$ US payables à 75 % en espèces et à 25 % en actions ordinaires de la Compagnie. Le 14 mars 1998, la Compagnie a fait l'acquisition de 75 % des actions ordinaires en circulation de l'IC pour un montant de 2 549 M$ (1 796 M$ US), ou 39 $ US par action. Le 4 juin 1998, la Compagnie a fait l'acquisition des 25 % d'actions ordinaires en circulation restantes de l'IC en échange de 20,2 millions d'actions ordinaires de la Compagnie. De plus, les options d'achat d'actions en circulation de l'IC ont été échangées contre des options d'achat d'actions de la Compagnie.

En attendant l'approbation du STB, la Compagnie a comptabilisé son investissement dans l'IC selon la méthode de comptabilisation à la valeur de consolidation. Avec prise d'effet le 1er juillet 1999, la Compagnie a pris le contrôle de l'IC et a consolidé les résultats de l'IC depuis le 1er janvier 1999.

**B. Projet de regroupement du Canadien National et du Burlington Northern Santa Fe**

Le 18 décembre 1999, le CN et la Burlington Northern Santa Fe Corporation (BNSF) ont conclu un accord de regroupement (le Regroupement) des deux compagnies. Ce Regroupement était conditionnel, entre autres, à l'approbation des actionnaires du CN et du BNSF, ainsi qu'à celles de la Cour supérieure du Québec et du STB. Le 17 mars 2000, le STB a publié une décision imposant aux grands chemins de fer la cessation de toute activité liée à une fusion jusqu'à ce qu'il adopte de nouvelles règles relatives aux procédures de fusion. Le 14 juillet 2000, la Cour d'appel du district de Columbia aux États-Unis a rendu sa décision en rejetant le recours en révision du CN et en maintenant le moratoire imposé par le STB. Le 20 juillet 2000, le CN et le BNSF ont annoncé que leurs conseils d'administration respectifs avaient approuvé la résiliation immédiate et mutuelle de l'accord de regroupement.

## Notes afférentes aux états financiers consolidés

### 5 Débiteurs

| *En millions* — *31 décembre* | 2000 | 1999 |
|---|---|---|
| Transport de marchandises | | |
| Débiteurs courants | 470 $ | 441 $ |
| Débiteurs courus | 81 | 161 |
| Autres | 249 | 247 |
| | 800 | 849 |
| Provision pour créances douteuses | (63) | (46) |
| | 737 $ | 803 $ |

En 1998, la Compagnie a conclu une entente renouvelable d'une durée de cinq ans visant la vente de débiteurs courants admissibles relatifs au transport de marchandises jusqu'à concurrence de 250 M$ de débiteurs à n'importe quel moment précis. Au 31 décembre 2000, conformément à l'entente, 147 M$ et 40 M$ US (61 M$ CA) de débiteurs avaient été vendus, avec recours limité, comparativement à 147 M$ et 40 M$ US (58 M$ CA) de débiteurs au 31 décembre 1999. La Compagnie a conservé la responsabilité de la gestion, de l'administration et du recouvrement des débiteurs courants vendus relatifs au transport des marchandises. Les coûts afférents à cette entente, qui varient en fonction de l'évolution des taux d'intérêt en vigueur, se sont établis à 10 M$ en 2000 et à 9 M$ en 1999, et sont inclus dans le poste Autres produits.

Aucun élément d'actif ou de passif relatif à la gestion des débiteurs n'a été enregistré, puisque le montant que touche la Compagnie pour la gestion des débiteurs se rapproche de celui des coûts associés.

### 6 Immobilisations

| *En millions* | *31 décembre 2000* | | | *31 décembre 1999* | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Coût | Amortissement cumulé | Net | Coût | Amortissement cumulé | Net |
| Voie | 13 446 $ | 3 189 $ | 10 257 $ | 12 824 $ | 2 993 $ | 9 831 $ |
| Matériel roulant | 3 398 | 1 205 | 2 193 | 3 247 | 1 132 | 2 115 |
| Immeubles | 1 364 | 619 | 745 | 1 109 | 543 | 566 |
| Autres | 875 | 487 | 388 | 839 | 488 | 351 |
| | 19 083 $ | 5 500 $ | 13 583 $ | 18 019 $ | 5 156 $ | 12 863 $ |
| Contrats de location-acquisition inclus dans les immobilisations | 1 152 $ | 163 $ | 989 $ | 1 003 $ | 115 $ | 888 $ |

### 7 Autres éléments d'actif et charges reportées

| *En millions* — *31 décembre* | 2000 | 1999 |
|---|---|---|
| Coût des prestations versées à l'avance *(Note 14)* | 166 $ | 113 $ |
| Placement dans 360networks Inc. | 87 | – |
| Perte de change non matérialisée sur la dette à long terme | 77 | 79 |
| Débiteurs reportés | 73 | 87 |
| Coûts liés à l'émission de titres d'emprunt, non amortis | 37 | 43 |
| Autres investissements | 37 | 22 |
| Autres | 11 | 23 |
| | 488 $ | 367 $ |

En mars 2000, la Compagnie a échangé ses placements minoritaires en actions dans certaines coentreprises contre 11,4 millions d'actions de 360networks Inc., une société qui offre des services réseau à large bande destinés aux sociétés de télécommunications, aux fournisseurs de services d'information, aux fournisseurs de services d'applications et aux entreprises axées sur les données. La Compagnie a inscrit les actions reçues à leur juste valeur estimative à la date de l'inscription, ce qui a entraîné un gain de 84 M$, 58 M$ après impôts (0,30 $ par action en circulation ou 0,28 $ par action après dilution).

Le 20 avril 2000, 360networks Inc. a effectué un premier appel public à l'épargne (APE). Selon les conditions d'une entente conclue avec 360networks Inc. et la réglementation en matière de valeurs mobilières, on ne s'attend pas à ce que la Compagnie vende ses actions dans 360networks Inc. au cours des 12 mois suivant le premier APE.

À la suite de l'APE, la Compagnie comptabilise son placement dans 360networks Inc. au coût. Au 31 décembre 2000, la valeur marchande du placement que détient la Compagnie s'élevait à 216 M$.

En vertu de contrats de vente distincts visant ses emprises conclus avec 360networks Inc., la Compagnie obtient des produits et utilise les liaisons à fibres optiques pour sa propre exploitation ferroviaire.

## 8 Facilités de crédit

La Compagnie dispose de facilités de crédit renouvelables de 1 000 M$ US d'une durée de cinq ans, échéant en 2003. Les taux d'emprunt des facilités de crédit sont établis en fonction de différents taux, dont le taux préférentiel au Canada, les taux des acceptations bancaires, le taux des fonds américains fédéraux en vigueur et le *London Interbank Offer Rate*, majorés des marges applicables. Les ententes relatives aux facilités de crédit contiennent les clauses restrictives financières habituelles, déterminées selon les principes comptables généralement reconnus aux États-Unis, notamment i) des restrictions limitant le montant de la dette par rapport à la capitalisation totale; ii) l'obligation de maintenir la valeur corporelle nette à un niveau supérieur aux seuils définis à l'avance et iii) l'obligation de maintenir le ratio de couverture des frais fixes à un niveau supérieur aux seuils définis à l'avance. La Compagnie a respecté ces clauses restrictives financières tout au long de l'exercice. Le programme de papier commercial de la Compagnie est garanti par la facilité de crédit renouvelable du CN. En juin 1999, la Compagnie a utilisé le produit de la vente d'actions ordinaires et de titres privilégiés convertibles pour rembourser 125 M$ US (185 M$ CA) sur le papier commercial et 310 M$ US (456 M$ CA) sur les facilités de crédit renouvelables de la Compagnie. En juillet 1999, le solde des facilités de crédit renouvelables a été remboursé. En 2000, la Compagnie n'a pas utilisé les facilités de crédit. Au 31 décembre 2000, un montant total de 77 M$ était en circulation en vertu du programme de papier commercial, contre 6 M$ US (9 M$ CA) au 31 décembre 1999.

## 9 Créditeurs et charges à payer

| *En millions* — *31 décembre* | 2000 | 1999 |
|---|---|---|
| Comptes fournisseurs | 407 $ | 503 $ |
| Taxes à payer | 244 | 88 |
| Charges salariales à payer | 194 | 185 |
| Charges à payer | 187 | 195 |
| Tranche à court terme des provisions pour compressions de l'effectif | 137 | 182 |
| Intérêts courus sur la dette à long terme | 126 | 119 |
| Charges à payer relativement à des contrats de location-exploitation | 31 | 29 |
| Autres | 67 | 89 |
| | 1 393 $ | 1 390 $ |

## 10 Autres éléments de passif et crédits reportés

| *En millions* — *31 décembre* | 2000 | 1999 |
|---|---|---|
| Provisions pour compressions de l'effectif, déduction faite de la tranche à court terme *A)* | 376 $ | 517 $ |
| Passif à l'égard de blessures corporelles et autres réclamations | 373 | 309 |
| Charges à payer pour les avantages complémentaires de retraite *B)* | 231 | 220 |
| Passif à l'égard de l'environnement, déduction faite de la tranche à court terme | 64 | 66 |
| Crédits reportés et autres | 149 | 148 |
| | 1 193 $ | 1 260 $ |

### A. Provisions pour compressions de l'effectif

Les provisions pour compressions de l'effectif, qui s'appliquent aux membres du personnel tant au Canada qu'aux États-Unis, comprennent principalement des indemnités de cessation d'emploi dont la majorité sera versée au cours des cinq prochaines années. Les autres éléments des provisions incluent principalement des primes d'incitation à la retraite anticipée et des prestations de raccordement pour mener à la retraite anticipée. Les versements au titre des indemnités de cessation d'emploi et autres éléments des provisions ont réduit le montant total de celles-ci de 189 M$ pour l'exercice terminé le 31 décembre 2000 (219 M$ pour l'exercice terminé le 31 décembre 1999). Le montant total des provisions au 31 décembre 2000 s'établissait à 513 M$.

### B. Avantages complémentaires de retraite

*i)* Évolution des obligations découlant des avantages complémentaires de retraite

| *En millions* — *Exercice terminé le 31 décembre* | 2000 | 1999 |
|---|---|---|
| Obligations découlant des avantages complémentaires de retraite au début de l'exercice, telles que rajustées *(Note 2)* | 230 $ | 172 $ |
| Intérêts débiteurs | 15 | 15 |
| Coût des prestations au titre des services rendus | 8 | 8 |
| Change étranger – fluctuations | 3 | (3) |
| Perte (gain) actuariel(le) | 3 | (13) |
| Prestations versées | (17) | (16) |
| Consolidation de l'IC | – | 67 |
| *Obligations découlant des avantages complémentaires de retraite à la fin de l'exercice* | 242 $ | 230 $ |

*ii)* Capitalisation

| *En millions* — *31 décembre* | 2000 | 1999 |
|---|---|---|
| Obligations découlant des avantages complémentaires de retraite non capitalisées à la fin de l'exercice | 242 $ | 230 $ |
| Perte actuarielle nette non constatée | (8) | (6) |
| Coût des prestations au titre des services passés non constaté | (3) | (4) |
| *Coût des prestations constituées au titre des avantages complémentaires de retraite* | 231 $ | 220 $ |

*iii)* Éléments du coût net des prestations

| *En millions* — *Exercice terminé le 31 décembre* | 2000 | 1999 | 1998 |
|---|---|---|---|
| Intérêts débiteurs | 15 $ | 15 $ | 10 $ |
| Coût des prestations au titre des services rendus | 8 | 8 | 4 |
| Amortissement du coût des prestations au titre des services passés | 1 | 1 | 1 |
| Perte actuarielle nette constatée | 1 | 2 | 6 |
| *Coût net des prestations* | 25 $ | 26 $ | 21 $ |

*iv)* Hypothèses selon une moyenne pondérée

| *31 décembre* | 2000 | 1999 | 1998 |
|---|---|---|---|
| Taux d'actualisation | 6,95 % | 7,39 % | 7,50 % |
| Taux d'augmentation de la rémunération | 4,25 % | 4,25 % | 4,25 % |

Une variation de un point de pourcentage du taux tendanciel des soins de santé n'aurait pas un effet important sur le coût net des prestations ni sur les obligations découlant des avantages complémentaires de retraite.

## 11 Dette à long terme

| *En millions* | Échéance | Monnaie de paiement | *31 décembre* 2000 | 1999 |
|---|---|---|---|---|
| *Obligations, débentures et billets : A)* | | | | |
| Canadien National : | | | | |
| 5 ½ % 15 ans obligations libellées en francs suisses *B)* | 22 août 2000 | FS | – $ | 99 $ |
| 8 ¼ % 15 ans billets | 21 mai 2001 | $ CA | 150 | 150 |
| 6 ½ % 10 ans billets | 15 mai 2003 | $ US | 225 | 218 |
| 7 % 10 ans billets | 15 mars 2004 | $ US | 398 | 386 |
| 6,45 % Puttable Reset Securities (PURS) *C)* | 15 juil. 2006 | $ US | 375 | 363 |
| 6,80 % 20 ans billets *D)* | 15 juil. 2018 | $ US | 300 | 291 |
| 7 ½ % 30 ans débentures | 15 mai 2023 | $ US | 225 | 218 |
| 6,90 % 30 ans billets *D)* | 15 juil. 2028 | $ US | 712 | 690 |
| Illinois Central : | | | | |
| 6,83 % 5 ans billets | 17 mai 2000 | $ US | – | 44 |
| 7,12 % 5 ans billets | 2 août 2001 | $ US | 75 | 73 |
| 6,72 % 5 ans billets | 14 août 2001 | $ US | 75 | 73 |
| 4 % 2 ans billets | 1er mars 2002 | $ US | 1 | 1 |
| 6 ½ % 10 ans billets | 15 mai 2003 | $ US | 150 | 145 |
| Billets ne portant pas intérêt, 7 ans | 29 nov. 2003 | $ US | 1 | 1 |
| 7 ½ % 10 ans billets | 1er mai 2005 | $ US | 150 | 145 |
| 6,98 % 12 ans billets | 12 juil. 2007 | $ US | 75 | 73 |
| 6,63 % 10 ans billets | 9 juin 2008 | $ US | 30 | 29 |
| 5 % 99 ans débentures à intérêt conditionnel | 1er juil. 2032 | $ US | 1 | 1 |
| 5 % 99 ans débentures à intérêt conditionnel | 1er déc. 2056 | $ US | 12 | 12 |
| 7,7 % 100 ans débentures | 15 sept. 2096 | $ US | 187 | 182 |
| *Total des obligations, débentures et billets* | | | 3 142 | 3 194 |
| *Autres :* | | | | |
| Papier commercial *E) (Note 8)* | | Divers | 77 | 9 |
| Obligations découlant de contrats de location-acquisition, montants à payer aux termes de conventions portant sur du matériel et autres *F)* | | Divers | 1 114 | 1 043 |
| *Total – Autres* | | | 1 191 | 1 052 |
| *Total partiel* | | | 4 333 | 4 246 |
| Moins : | | | | |
| Tranche de la dette à long terme échéant à moins d'un an | | | 434 | 272 |
| Escompte non amorti, net | | | 13 | 13 |
| | | | 447 | 285 |
| | | | 3 886 $ | 3 961 $ |

*A.* Les obligations, débentures et billets de la Compagnie ne sont pas garantis.

*B.* Les obligations libellées en francs suisses (170 M FS), portant intérêt à un taux de 5 ½ %, ont été converties à leur date d'émission en une obligation de 99 M$ CA par l'entremise d'un contrat de swap de devises au coût global de 11,17 %. Ces obligations ont été remboursées au mois d'août 2000.

*C.* Les PURS sont des titres contenant des options simultanées de vente et d'achat de ces mêmes titres à leur valeur nominale. Au moment de l'émission, la Compagnie a vendu l'option d'achat des titres pouvant être exercée au 15 juillet 2006 (la date de renouvellement). Si l'option d'achat est levée, l'option de vente est automatiquement déclenchée, ce qui entraîne le rachat des PURS initiaux. Le détenteur de l'option d'achat aura alors le droit de renégocier les titres à un nouveau taux d'intérêt nominal pour un terme additionnel de 30 ans échéant le 15 juillet 2036. Le nouveau taux d'intérêt nominal sera déterminé conformément à un mécanisme préétabli, selon les conditions du marché alors en vigueur. Si l'option d'achat n'est pas levée, l'option de vente est réputée avoir été levée, ce qui entraînera le rachat des PURS le 15 juillet 2006.

*D.* Les billets à 20 ans et à 30 ans sont rachetables en tout temps, en totalité ou en partie, au gré de la Compagnie, à leur valeur nominale ou à un prix fixé selon une formule tenant compte des taux d'intérêt en vigueur au moment du rachat, selon le plus élevé des deux montants.

*E.* En 1998, la Compagnie a amorcé un programme de papier commercial, garanti par la facilité de crédit renouvelable du CN. En vertu de ce programme, la Compagnie peut émettre du papier commercial jusqu'à

concurrence d'un montant total de 600 M$ sur le principal, ou l'équivalent en dollars US. Le papier commercial vient à échéance au cours de la prochaine année mais a été classé comme dette à long terme, ce qui tient compte de l'intention et de la capacité de la Compagnie de refinancer l'emprunt à court terme par des émissions subséquentes de papier commercial ou par un prélèvement sur les facilités de crédit renouvelables. Les taux d'intérêt applicables au papier commercial varient de 5 ¾ % à 6 % environ.

*F.* Les taux d'intérêt applicables aux contrats de location-acquisition varient entre 5 ½ % et 14 ½ % environ, et les dates d'échéance vont de 2001 à 2025. Les intérêts implicites afférents à ces contrats se chiffraient à 559 M$ au 31 décembre 2000 et à 577 M$ au 31 décembre 1999.

Les conventions portant sur du matériel sont remboursables en versements mensuels ou semestriels sur différentes périodes allant jusqu'en 2007, à des taux d'intérêt s'échelonnant de 6 % à 9,7 %. Les montants en capital à payer sont de 26 M$ et 1 M$ US (2 M$ CA) au 31 décembre 2000, et étaient de 39 M$ et 12 M$ US (17 M$ CA) au 31 décembre 1999. Les contrats de location-acquisition, les conventions portant sur du matériel et d'autres obligations sont garantis par des immobilisations dont la valeur comptable nette était de 1 064 M$ au 31 décembre 2000 et de 946 M$ au 31 décembre 1999.

*G.* Les remboursements en capital à payer au cours des prochains exercices sur la dette existante au 31 décembre 2000 s'établissent comme ci-dessous. Ces remboursements incluent les ententes de rachat et les paiements aux fins des obligations découlant des contrats de location-acquisition mais excluent les remboursements sur le papier commercial de 77 M$.

| *Exercice* | *En millions* Montant |
|---|---|
| 2001 | 434 $ |
| 2002 | 128 |
| 2003 | 497 |
| 2004 | 508 |
| 2005 | 216 |
| 2006 et ultérieurement | 2 460 |

*H.* Le montant total de la dette payable en dollars US s'élevait à 2 290 M$ US (3 434 M$ CA) au 31 décembre 2000, et à 2 332 M$ US (3 389 M$ CA) au 31 décembre 1999.

*I.* Au cours de 2000, la Compagnie a enregistré des actifs totalisant 149 M$ ainsi que la dette correspondante associée aux contrats de location pour du nouveau matériel (337 M$ en 1999).

## 12 Capital-actions et titres privilégiés convertibles

### A. Capital-actions autorisé

Le capital-actions autorisé de la Compagnie est constitué des titres suivants :

- un nombre illimité d'actions ordinaires sans valeur nominale;
- un nombre illimité d'actions privilégiées de catégorie A sans valeur nominale pouvant être émises en série;
- un nombre illimité d'actions privilégiées de catégorie B sans valeur nominale pouvant être émises en série.

### B. Actions ordinaires émises et en circulation

Au cours de 2000, la Compagnie a émis 1,2 million d'actions par suite de la levée d'options d'achat d'actions. Au 31 décembre 2000, le nombre total des actions ordinaires émises et en circulation s'établissait à 190,6 millions.

Au cours de 1999, la Compagnie a émis 9,2 millions d'actions ordinaires à la suite de l'appel public à l'épargne du 23 juin 1999. La Compagnie a également émis 1,4 million d'actions par suite de la levée d'options d'achat d'actions.

### C. Titres privilégiés convertibles

En 1999, la Compagnie a émis 4,6 millions de titres privilégiés convertibles au prix de 50 $ US le titre. Ces titres sont des titres subordonnés convertibles en actions ordinaires du CN au gré du porteur à un prix de conversion initial de 38,48 $ US l'action ordinaire, soit un taux de conversion initial de 1,2995 action ordinaire par titre privilégié convertible. À compter du 1er juillet 2002, au gré du CN, mais sous réserve de certaines conditions, les droits qu'ont les porteurs de convertir ces titres peuvent être annulés si le cours du marché dépasse 120 % du prix de conversion pendant une certaine période. Ces titres portent intérêt, payable trimestriellement en dollars US, au taux de 5,25 % par année, et viennent à échéance le 30 juin 2029 (Note 23a iii).

### D. Fractionnement d'actions

Le 20 juillet 1999, le Conseil d'administration de la Compagnie a approuvé un fractionnement des actions ordinaires à raison de deux pour une qui a été effectué sous forme de dividende en actions. Ainsi, une action ordinaire additionnelle du CN a été remise pour chaque action en circulation ou détenue en trésorerie le 27 septembre 1999 aux actionnaires inscrits le 23 septembre 1999. Tous les régimes d'achat d'actions tiennent compte de l'émission d'actions ou d'options additionnelles à la suite de l'annonce du fractionnement des actions. Toutes les données relatives aux actions tiennent compte de ce fractionnement des actions.

### E. Programmes de rachat d'actions

En 2000, le Conseil d'administration de la Compagnie a donné son approbation à un programme de rachat d'actions qui permettait le rachat jusqu'à concurrence de 13 millions d'actions ordinaires de la Compagnie, conformément à une offre publique de rachat au prix courant du marché. Au cours de 2000, la Compagnie a utilisé 529 M$ pour racheter 13 millions d'actions ordinaires au prix moyen de 40,70 $ l'action.

Le 23 janvier 2001, le Conseil d'administration de la Compagnie a donné son approbation à un programme de rachat d'actions permettant le rachat jusqu'à concurrence de 10 millions d'actions ordinaires de la Compagnie entre le 31 janvier 2001 et le 30 janvier 2002, conformément à une offre publique de rachat au prix courant du marché.

## 13 Régimes d'achat d'actions

### A. Régime d'actionnariat du personnel

En 1997, le Régime d'actionnariat du personnel (RAP) a été établi afin de donner aux membres du personnel admissibles la possibilité de souscrire jusqu'à 6 % de leur salaire brut pour acheter des actions ordinaires de la Compagnie sur le marché libre, en contrepartie de quoi la Compagnie s'engageait à investir, en leur nom, un montant supplémentaire correspondant à 35 % du montant investi par eux. Au 31 décembre 2000, 7 916 membres du personnel participaient au régime (7 359 au 31 décembre 1999). En 2000, un total de 637 531 actions, incluant les contributions de la Compagnie, ont été achetées en vertu du RAP au nom des membres du personnel, comparativement à 375 681 en 1999, d'où une charge avant impôts imputée au bénéfice de 6 M$, de 5 M$ et de 3 M$ pour les exercices terminés les 31 décembre 2000, 1999 et 1998, respectivement.

### B. Options d'achat d'actions

La Compagnie offre aux membres de la direction admissibles des régimes d'options d'achat d'actions leur permettant d'acquérir des actions ordinaires de la Compagnie, une fois le droit de levée des options acquis, au cours en vigueur au moment de l'octroi des options. Les options peuvent être levées sur une période maximale de dix ans. En général, les droits de levée des options s'acquièrent sur une période de quatre ans de service continu et ne peuvent être exercés au cours des 12 premiers mois suivant la date de l'octroi. Au 31 décembre 2000, 7,7 millions d'actions ordinaires supplémentaires étaient autorisées aux fins d'émissions futures dans le cadre de ces régimes.

Les options offertes par la Compagnie comprennent des options conventionnelles qui peuvent être acquises sur une période définie et des options de rendement qui ne peuvent être acquises que si la Compagnie atteint certaines cibles en matière de ratio d'exploitation et de rendement du capital investi sans facteur d'endettement. Au 31 décembre 2000, le nombre d'options conventionnelles et d'options de rendement en circulation s'établissait à 5,6 millions et à 3,3 millions, respectivement.

Les changements relatifs aux options d'achat d'actions offertes par la Compagnie se présentent comme suit :

| | Nombre d'options | Moyenne pondérée du prix de levée |
|---|---|---|
| | *En millions* | |
| En circulation au 31 décembre 1997 | 3,6 | 19,43 $ |
| Conversion des options de l'IC | 3,0 | 22,57 $ US |
| Octroyées | 1,3 | 37,35 $ |
| Annulées | (0,4) | 20,22 $ |
| Levées | (0,4) | 19,42 $ |
| En circulation au 31 décembre 1998 [1] | 7,1 | 29,11 $ |
| Octroyées | 3,0 | 45,46 $ |
| Annulées | (0,4) | 34,51 $ |
| Levées | (1,4) | 25,43 $ |
| En circulation au 31 décembre 1999 [1] | 8,3 | 34,88 $ |
| Octroyées | 2,2 | 35,33 $ |
| Annulées | (0,4) | 36,23 $ |
| Levées | (1,2) | 22,19 $ |
| *En circulation au 31 décembre 2000* [1] | **8,9** | **34,95 $** |

*(1) Comprend les options d'achat d'actions converties de l'IC, exprimées en dollars canadiens au taux de change en vigueur à la date du bilan.*

Au 31 décembre 2000, les options d'achat d'actions en circulation et pouvant être levées se présentaient comme suit :

| | Options en circulation | | | | Options pouvant être levées | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Échelle de prix de levée | Nombre d'options | Moyenne pondérée des années jusqu'à l'expiration | Moyenne pondérée du prix de levée | Nombre d'options | Moyenne pondérée du prix de levée |
| | | *En millions* | | | *En millions* | |
| Options octroyées en 1995 | 13,50 $ | 0,4 | 3 | 13,50 $ | 0,4 | 13,50 $ |
| Options octroyées en 1996 | 18,52 $–23,72 $ | 0,3 | 3 | 18,69 $ | 0,3 | 18,69 $ |
| Options octroyées en 1997 | 24,85 $–38,75 $ | 0,6 | 4 | 28,43 $ | 0,4 | 28,45 $ |
| Options octroyées en 1998 [1] | 16,79 $–46,25 $ | 2,8 | 6 | 30,63 $ | 2,5 | 30,74 $ |
| Options octroyées en 1999 | 36,14 $–49,45 $ | 2,7 | 8 | 45,47 $ | 0,6 | 45,21 $ |
| Options octroyées en 2000 | 34,91 $–48,50 $ | 2,1 | 9 | 35,34 $ | 0,1 | 35,01 $ |
| *Solde au 31 décembre 2000* [1] | | **8,9** | **7** | **34,95 $** | **4,3** | **30,31 $** |

*(1) Comprend les options d'achat d'actions converties de l'IC, exprimées en dollars canadiens au taux de change en vigueur à la date du bilan.*

## 14 Régimes de retraite

La Compagnie offre des régimes de retraite en vertu desquels presque tous les membres de son personnel ont droit, à l'âge de la retraite, à des prestations généralement fondées sur la rémunération et les années de service et (ou) les cotisations. Les tableaux qui suivent portent sur tous les régimes de la Compagnie. Toutefois, les descriptions ci-dessous portent exclusivement sur le régime de retraite principal de la Compagnie, à savoir le Régime de retraite du CN (le Régime de retraite). Les autres régimes de retraite de la Compagnie sont de moindre importance.

### Description du régime

Le Régime de retraite est un régime contributif à prestations déterminées qui couvre pratiquement tous les membres du personnel du CN. La pension versée est surtout fonction du nombre d'années de service et de la moyenne des derniers gains annuels ouvrant droit à pension. Tous les nouveaux membres du personnel sont, en règle générale, tenus d'y adhérer dès leur entrée en fonctions. Les prestations de retraite sont indexées après la retraite au moyen d'un mécanisme de partage des gains (des pertes), sous réserve d'une augmentation minimale garantie. Le fiduciaire des Caisses fiduciaires de retraite des Chemins de fer nationaux du Canada (les Caisses fiduciaires de retraite du CN) est une société de fiducie indépendante. À titre de fiduciaire, celle-ci exerce certaines fonctions; elle doit notamment détenir les titres légaux de l'actif des Caisses fiduciaires de retraite du CN et assurer le respect, par la Compagnie, en sa qualité d'administrateur, des dispositions du Régime de retraite et de la législation qui s'y applique.

### Politique de capitalisation

Les cotisations des membres du personnel au Régime de retraite sont déterminées selon les modalités du régime. Les cotisations patronales sont conformes aux dispositions législatives du gouvernement du Canada, la *Loi de 1985 sur les normes de prestation de pension*, et sont déterminées selon les résultats d'évaluations actuarielles réalisées au moins tous les trois ans. Ces évaluations sont effectuées conformément aux exigences législatives et aux recommandations de l'Institut Canadien des Actuaires pour l'évaluation des régimes de retraite.

### Description de l'actif des Caisses

L'actif du Régime de retraite est comptabilisé séparément dans les Caisses fiduciaires de retraite du CN et est composé d'encaisse et placements à court terme, d'obligations, d'hypothèques, d'actions canadiennes et étrangères, de biens immobiliers et d'actifs pétroliers et gaziers.

*a)* Évolution des obligations découlant des régimes de retraite

| *En millions* — *Exercice terminé le 31 décembre* | 2000 | 1999 |
|---|---|---|
| Obligations découlant des régimes de retraite au début de l'exercice, telles que rajustées *(Note 2)* | 9 935 $ | 10 540 $ |
| Perte (gain) actuariel(le) | 730 | (746) |
| Intérêts débiteurs | 690 | 632 |
| Cotisations des participants aux régimes | 74 | 73 |
| Coût des prestations au titre des services rendus | 70 | 95 |
| Change étranger – fluctuations | 3 | (3) |
| Prestations versées et transferts | (647) | (656) |
| *Obligations découlant des régimes de retraite à la fin de l'exercice* | 10 855 $ | 9 935 $ |

*b)* Évolution de l'actif des régimes

| *En millions* — *Exercice terminé le 31 décembre* | 2000 | 1999 |
|---|---|---|
| Juste valeur de l'actif des régimes au début de l'exercice | 11 768 $ | 10 728 $ |
| Rendement réel sur l'actif des régimes | 1 198 | 1 567 |
| Cotisations des participants aux régimes | 74 | 73 |
| Cotisations de l'employeur | 59 | 59 |
| Change étranger – fluctuations | 3 | (3) |
| Prestations versées et transferts | (647) | (656) |
| *Juste valeur de l'actif des régimes à la fin de l'exercice* | 12 455 $ | 11 768 $ |

*c)* Capitalisation

| *En millions* — *31 décembre* | 2000 | 1999 |
|---|---|---|
| Excédent de la juste valeur de l'actif des régimes par rapport aux obligations découlant des régimes de retraite à la fin de l'exercice[1] | 1 600 $ | 1 833 $ |
| Gain actuariel net non constaté[1] | (1 652) | (1 976) |
| Obligations transitoires nettes non constatées | 59 | 78 |
| Coût des prestations au titre des services passés non constaté | 153 | 172 |
| *Montant net constaté* | 160 $ | 107 $ |

*(1) Assujetti à une réduction ultérieure au titre du partage des gains en vertu des dispositions du régime.*

*d)* Montant constaté dans le Bilan consolidé

| *En millions* — *31 décembre* | 2000 | 1999 |
|---|---|---|
| Coût des prestations versées à l'avance | 166 $ | 113 $ |
| Coût des prestations constituées | (6) | (6) |
| *Montant net constaté* | 160 $ | 107 $ |

*e)* Éléments du coût net des prestations

| *En millions* — *Exercice terminé le 31 décembre* | 2000 | 1999 | 1998 |
|---|---|---|---|
| Intérêts débiteurs | 690 $ | 632 $ | 642 $ |
| Coût des prestations au titre des services rendus | 70 | 95 | 60 |
| Amortissement des obligations transitoires nettes | 19 | 19 | 108 |
| Amortissement du coût des prestations au titre des services passés | 19 | 20 | 42 |
| Rendement prévu sur l'actif des régimes | (792) | (732) | (700) |
| Perte (gain) actuariel(le) net(te) constaté(e) | – | 23 | (95) |
| *Coût net des prestations* | 6 $ | 57 $ | 57 $ |

*f)* Hypothèses selon une moyenne pondérée

| *31 décembre* | 2000 | 1999 | 1998 |
|---|---|---|---|
| Taux d'actualisation | 6,50 % | 7,00 % | 7,50 % |
| Taux d'augmentation de la rémunération | 4,25 % | 4,25 % | 4,25 % |
| Rendement prévu sur l'actif des régimes pour l'exercice terminé le 31 décembre | 9,00 % | 9,00 % | 9,00 % |

## 15 Charge spéciale

La Compagnie a inscrit à ses activités une charge de 590 M$ en 1998 au titre de programmes de compression de l'effectif qui visaient à réduire les coûts d'exploitation futurs et à accroître la productivité. Cette charge comprenait les indemnités de cessation d'emploi et autres sommes à verser pour environ 3 000 réductions de postes (1 400 ayant eu lieu en 1998, 1 300 autres en

## 15 Charge spéciale *(suite)*

1999, et les réductions restantes en 2000). Les mesures d'amélioration de la productivité de la main-d'œuvre et de l'efficacité de l'exploitation ont été appliquées à l'ensemble de la Compagnie, et ont entraîné des réductions de personnel dans les fonctions administration, transport, ingénierie et matériel. La majorité des versements restants liés aux compressions de l'effectif devrait s'étaler sur les cinq prochaines années.

## 16 Intérêts débiteurs

| *En millions* — *Exercice terminé le 31 décembre* | 2000 | 1999 | 1998 |
|---|---|---|---|
| Intérêts sur la dette à long terme | 306 $ | 313 $ | 259 $ |
| Intérêts sur les emprunts à court terme | – | – | 2 |
| Intérêts créditeurs | (11) | (5) | (17) |
| | 295 $ | 308 $ | 244 $ |
| *Versements d'intérêts en espèces* | 299 $ | 305 $ | 194 $ |

## 17 Autres produits

| *En millions* — *Exercice terminé le 31 décembre* | 2000 | 1999 | 1998 |
|---|---|---|---|
| Gain sur l'échange de placements *(Note 7)* | 84 $ | – $ | – $ |
| Gain sur la cession d'immobilisations | 57 | 56 | 51 |
| Gain (perte) de change | 8 | 4 | (9) |
| Revenu de placement | – | 12 | 12 |
| Perte nette de location | (22) | (25) | (20) |
| Participation aux bénéfices de l'IC *(Note 4 A)* | – | – | 86 |
| Autres | (3) | (1) | (8) |
| | 124 $ | 46 $ | 112 $ |

## 18 Impôts sur le revenu

La charge d'impôts sur le revenu de la Compagnie comprend les éléments suivants :

| *En millions* — *Exercice terminé le 31 décembre* | 2000 | 1999 | 1998 |
|---|---|---|---|
| Taux d'imposition fédéral | 29,1 % | 29,1 % | 29,1 % |
| Charge d'impôts sur le revenu sur le bénéfice avant impôts sur le revenu selon le taux d'imposition fédéral | (353) $ | (283) $ | (33) $ |
| Recouvrement (charge) d'impôts sur le revenu attribuable aux éléments suivants : | | | |
| Impôt provincial et autres impôts | (148) | (160) | (36) |
| Rajustement d'impôts sur le revenu reporté découlant des réductions de taux | (4) | – | – |
| Écart du taux d'imposition des États-Unis | 7 | 30 | – |
| Gain sur les cessions et les dividendes | 20 | 8 | 8 |
| Participation aux bénéfices de l'IC | – | – | 38 |
| Autres | 36 | 36 | 17 |
| *Charge d'impôts sur le revenu* | (442) $ | (369) $ | (6) $ |
| Charge d'impôts sur le revenu : | | | |
| Exigibles | (224) $ | (45) $ | (19) $ |
| Reportés | (218) | (324) | 13 |
| | (442) $ | (369) $ | (6) $ |
| *Versements en espèces pour impôts sur le revenu* | 101 $ | 45 $ | 18 $ |

Les éléments importants des impôts reportés débiteurs et créditeurs sont les suivants :

| *En millions* — *31 décembre* | 2000 | 1999 |
|---|---|---|
| *Impôts reportés débiteurs* | | |
| Provisions pour compressions de l'effectif | 202 $ | 266 $ |
| Courus à payer et autres provisions | 198 | 186 |
| Avantages postérieurs à la retraite | 91 | 89 |
| Pertes et crédits d'impôts reportés | 26 | 39 |
| | 517 | 580 |
| *Impôts reportés créditeurs* | | |
| Immobilisations | 2 917 | 2 685 |
| Montant total net des impôts reportés créditeurs | 2 400 | 2 105 |
| Montant net des impôts reportés débiteurs à court terme | 116 | 148 |
| *Montant net des impôts reportés créditeurs à long terme* | 2 516 $ | 2 253 $ |

## 19 Information sectorielle

### A. Zones géographiques

La Compagnie fait affaire dans un seul secteur d'activité. Ses activités et ses éléments d'actif sont situés au Canada et aux États-Unis.

### B. Information sur les zones géographiques

| *En millions* — *Exercice terminé le 31 décembre* | 2000 | 1999 | 1998 |
|---|---|---|---|
| *Produits d'exploitation :* | | | |
| Activités ferroviaires au Canada | 3 668 $ | 3 549 $ | 3 523 $ |
| Activités ferroviaires aux États-Unis | 1 778 | 1 712 | 578 |
| | 5 446 $ | 5 261 $ | 4 101 $ |
| *Bénéfice d'exploitation :* | | | |
| Activités ferroviaires au Canada | 1 025 $ | 852 $ | 222 $ |
| Activités ferroviaires aux États-Unis | 360 | 381 | 25 |
| | 1 385 $ | 1 233 $ | 247 $ |
| *Bénéfice (perte) net(te) :* | | | |
| Activités ferroviaires au Canada | 587 $ | 464 $ | 138 $ |
| Activités ferroviaires aux États-Unis | 185 | 138 | (115) |
| Participation aux bénéfices de l'IC | – | – | 86 |
| | 772 $ | 602 $ | 109 $ |
| *Amortissement :* | | | |
| Activités ferroviaires au Canada *i)* | 232 $ | 212 $ | 203 $ |
| Activités ferroviaires aux États-Unis | 189 | 195 | 10 |
| | 421 $ | 407 $ | 213 $ |
| *Dépenses en immobilisations : ii)* | | | |
| Activités ferroviaires au Canada *iii)* | 541 $ | 717 $ | 545 $ |
| Activités ferroviaires aux États-Unis | 215 | 249 | 70 |
| | 756 $ | 966 $ | 615 $ |

| *En millions* — *31 décembre* | 2000 | 1999 |
|---|---|---|
| *Éléments d'actif identifiables :* | | |
| Activités ferroviaires au Canada | 6 860 $ | 6 678 $ |
| Activités ferroviaires aux États-Unis | 8 336 | 8 079 |
| | 15 196 $ | 14 757 $ |

*i)* Comprend 9 M$ (7 M$ en 1999, 3 M$ en 1998) au titre de l'amortissement des immobilisations se rapportant à d'autres activités commerciales.

*ii)* Représente des acquisitions d'immobilisations.

*iii)* Comprend 9 M$ (11 M$ en 1999, 17 M$ en 1998) au titre d'acquisitions d'immobilisations se rapportant à d'autres activités commerciales. Ce montant comprend également des dépenses en immobilisations hors caisse financées au moyen de contrats de location-acquisition.

## 20 Bénéfice par action

Les données comparatives de 1999 et de 1998 ont été redressées de manière à être conformes à la nouvelle norme comptable (voir Note 2). En 1998, les données relatives au bénéfice par action comprennent l'effet d'une charge spéciale de 590 M$, 345 M$ après impôts (1,88 $ par action en circulation ou 1,87 $ par action après dilution).

| *Exercice terminé le 31 décembre* | 2000 | 1999 | 1998 |
|---|---|---|---|
| *Bénéfice par action en circulation* | | | |
| Bénéfice net | 3,90 $ | 3,02 $ | 0,60 $ |
| *Bénéfice dilué par action* | | | |
| Bénéfice net | 3,81 $ | 2,97 $ | 0,59 $ |

Le tableau suivant présente un rapprochement entre le bénéfice par action en circulation et le bénéfice dilué par action :

| *En millions* — *Exercice terminé le 31 décembre* | 2000 | 1999 | 1998 |
|---|---|---|---|
| Bénéfice net | 772 $ | 602 $ | 109 $ |
| Dividendes sur les titres privilégiés convertibles | 11 | 6 | – |
| | 761 $ | 596 $ | 109 $ |
| Nombre moyen pondéré d'actions en circulation | 195,0 | 197,3 | 183,1 |
| Effet des titres dilutifs et des options d'achat d'actions | 7,8 | 5,2 | 1,7 |
| *Nombre moyen pondéré d'actions en circulation après dilution* | 202,8 | 202,5 | 184,8 |

## 21 Engagements et éventualités d'importance

### A. Contrats de location

Au 31 décembre 2000, les engagements de la Compagnie en vertu de contrats de location-exploitation et de contrats de location-acquisition totalisaient 871 M$ et 1 439 M$, respectivement, et les paiements minimaux nets annuels à effectuer au cours de chacun des cinq prochains exercices jusqu'en l'an 2006 et ultérieurement s'établissaient comme suit :

| *Exercice* — *En millions* | Location-exploitation | Location-acquisition |
|---|---|---|
| 2001 | 185 $ | 163 $ |
| 2002 | 157 | 117 |
| 2003 | 123 | 101 |
| 2004 | 107 | 120 |
| 2005 | 83 | 92 |
| 2006 et ultérieurement | 216 | 846 |
| | 871 $ | 1 439 |
| Moins : les intérêts implicites sur les contrats de location-acquisition à des taux variant entre 5 ½ % et 14 ½ % environ | | 559 |
| Valeur actuelle des paiements minimaux exigibles en vertu de contrats de location-acquisition, au taux courant et compris dans la dette | | 880 $ |

### B. Autres engagements

Au 31 décembre 2000, les engagements de la Compagnie étaient de 13 M$ pour l'acquisition de wagons, de 28 M$ pour des rails et de 25 M$ pour des traverses. De plus, au 31 décembre 2000, la Compagnie s'était engagée à consacrer un total de 10 M$ pour la réparation de wagons pour les années 2001 et 2002 et avait signé des contrats avec des fournisseurs de carburant portant sur l'achat d'environ 46 % de sa consommation de carburant prévue en 2001 et 36 % de sa consommation de carburant prévue en 2002 au prix du marché en vigueur à la date d'achat.

### C. Éventualités

Dans le cours normal de son exploitation, la Compagnie est engagée dans diverses poursuites judiciaires comprenant des réclamations relatives à des blessures, ainsi qu'à des dommages matériels. La Compagnie maintient des provisions qu'elle considère adéquates relativement à ces poursuites. Bien qu'on ne puisse prédire avec certitude l'issue définitive des poursuites engagées et en cours au 31 décembre 2000, la direction est d'avis que leur résolution n'aura pas d'incidence défavorable importante sur la situation financière ou les résultats d'exploitation de la Compagnie.

## 21 Engagements et éventualités d'importance *(suite)*

**D. Questions environnementales**

Les activités de la Compagnie sont assujetties à la réglementation établie par les gouvernements fédéraux, provinciaux, étatiques, municipaux et locaux en vertu de lois et de règlements sur l'environnement portant, entre autres, sur les émissions atmosphériques, les rejets dans les eaux, la production, la manipulation, l'entreposage, le transport, le traitement et l'élimination des déchets, des matières dangereuses et des autres matières, la mise hors service des réservoirs souterrains et de surface et la contamination du sol et des eaux souterraines. L'exploitation par la Compagnie d'activités ferroviaires et d'activités de transport, la possession, l'exploitation ou le contrôle de biens immobiliers et d'autres activités commerciales comportent des risques de responsabilité environnementale à l'égard à la fois des activités courantes et antérieures. Ainsi, la Compagnie engage, de façon continue, d'importantes charges courantes et dépenses en immobilisations pour se conformer aux exigences législatives sur l'environnement et aux exigences de décontamination relatives à ses activités ferroviaires et découlant de la possession, de l'exploitation ou du contrôle de biens immobiliers, tant aujourd'hui que par le passé.

Bien que la Compagnie estime avoir identifié tous les coûts qu'elle devra vraisemblablement engager au cours des prochains exercices, sur la base des renseignements actuels, à l'égard des questions environnementales, ses efforts soutenus en vue de reconnaître les préoccupations environnementales potentielles liées à ses immobilisations seraient susceptibles de mener à des enquêtes environnementales futures et, par conséquent, de se traduire par l'identification de coûts et de passifs additionnels. On ne peut estimer avec suffisamment de précision l'ampleur de ces passifs additionnels ou des coûts qui découleraient des mesures prises pour se conformer aux lois et règlements sur l'environnement et pour limiter les cas de contamination ou y remédier, et ce, pour les raisons suivantes :

*i)* l'absence d'information technique spécifique portant sur de nombreux sites;

*ii)* l'absence d'autorité gouvernementale, d'ordonnances de tierces parties ou de réclamations à l'égard de certains sites;

*iii)* la possibilité que les lois et les règlements soient modifiés, que de nouvelles lois ou de nouveaux règlements soient adoptés, que de nouvelles technologies de mise hors service soient développées, et l'incertitude relative au moment où les travaux seront réalisés sur certains sites;

*iv)* la possibilité que les coûts pour certains sites soient récupérés auprès de tierces parties.

Par conséquent, on ne peut déterminer à l'heure actuelle la probabilité que ces coûts soient engagés, ni indiquer si ces coûts seront d'importance pour la Compagnie. Ainsi, il n'y a aucune certitude que des passifs ou des coûts importants relatifs aux questions environnementales ne seront pas engagés dans l'avenir ou qu'ils n'auront pas de répercussions négatives sur les liquidités de la Compagnie. Bien qu'il soit impossible d'estimer avec suffisamment de précision l'incidence des questions environnementales sur les résultats d'exploitation et les liquidités, la direction est d'avis que, selon les informations actuelles, ces questions n'auront pas d'incidence défavorable importante sur la situation financière ou la position concurrentielle de la Compagnie. Les coûts liés à toutes les mesures correctives futures seront provisionnés durant l'exercice au cours duquel ils seront connus.

Au 31 décembre 2000, la Compagnie avait une provision totale pour les charges environnementales de 85 M$ (96 M$ au 31 décembre 1999). Au cours de 2000, la Compagnie a imputé à cette provision des dépenses de 11 M$, comparativement à 16 M$ en 1999 et 11 M$ en 1998. De plus, les dépenses en immobilisations pour les questions environnementales ont été de 20 M$ en 2000, de 11 M$ en 1999 et de 13 M$ en 1998. La Compagnie s'attend également à ce que ces dépenses en immobilisations soient d'environ 30 M$ en 2001, en 2002 et en 2003. La Compagnie n'a constaté aucune réduction de ces coûts pour refléter les montants qu'elle prévoit récupérer de ses assureurs.

**E. Négociations syndicales**

Environ 80 % de l'effectif de la Compagnie est syndiqué. Au mois de février 2001, 70 % de ces employés étaient régis par des conventions collectives qui étaient déjà expirées ou allaient expirer en 2001.

## 22 Instruments financiers

**A. Gestion des risques**

La Compagnie n'a que peu recours aux instruments financiers dérivés dans la gestion des risques liés aux prix du carburant, aux taux d'intérêt et aux taux de change, et elle ne les utilise pas à des fins de spéculation.

*i) Risque de crédit*

La Compagnie s'expose à un risque de crédit dans le cas où les contreparties aux instruments financiers dérivés ne respectent pas leurs obligations. En l'occurrence, elle ne croit pas qu'une telle éventualité puisse se concrétiser, compte tenu de la qualité de la cote de crédit des contreparties. Habituellement, la Compagnie n'obtient pas de garantie accessoire ou autre à l'appui des instruments financiers exposés à un risque de crédit. Cependant, elle surveille constamment la cote de crédit des contreparties. Au 31 décembre 2000, le montant total du risque de crédit lié aux contreparties de la Compagnie était négligeable. La Compagnie estime qu'il n'y a pas de concentration significative du risque de crédit.

*ii) Taux d'intérêt*

En 2000, la Compagnie a conclu des swaps de taux d'intérêt pour un montant nominal total de 150 M$ et de 50 M$ US (75 M$ CA). Ces transactions ont eu l'effet de convertir le taux d'intérêt fixe de certaines dettes en taux d'intérêt variable. Au 31 décembre 2000, aucune fluctuation importante de la juste valeur des swaps n'avait été constatée.

*iii) Devises étrangères*

Bien que la Compagnie mène ses affaires et reçoive ses produits d'exploitation essentiellement en dollars canadiens, une partie de ses produits d'exploitation, de ses charges, de son actif et de sa dette est libellée en dollars US. Par conséquent, les résultats de la Compagnie sont touchés par les fluctuations du taux de change entre ces devises. Les variations du taux de change entre le dollar canadien et les autres devises (y compris le dollar US) ont un impact sur la compétitivité des marchandises transportées par la Compagnie sur le marché mondial et ont donc une incidence sur les produits d'exploitation de la Compagnie.

La Compagnie a désigné la totalité de sa dette à long terme libellée en dollars US comme couverture de change relativement à son investissement net dans l'IC. Avec prise d'effet le 1er octobre 2000, la couverture de change de la Compagnie relativement à ses investissements nets dans des établissements étrangers a été élargie afin d'inclure toutes les filiales aux États-Unis. En conséquence, les gains et les pertes de change non matérialisés, depuis la date de la désignation, sur la conversion de la dette de la Compagnie libellée en dollars US sont inclus dans le poste Conversion de devises qui est présenté à l'Avoir des actionnaires.

*iv) Carburant*

La Compagnie a mis en place un programme de couverture visant à protéger ses marges d'exploitation et sa rentabilité globale contre des fluctuations du prix du carburant. Afin d'atténuer les risques inhérents à la volatilité du prix du carburant, la Compagnie dispose de divers swaps et contrats de collar. Pour atténuer davantage la volatilité du bénéfice résultant des variations du prix du carburant, la Compagnie a adopté une stratégie de couverture systématique qui consiste à réaliser régulièrement des opérations de couverture pour un pourcentage cible de la consommation future de carburant jusqu'à deux ans à l'avance.

Les gains matérialisés aux 31 décembre 2000 et 1999 étaient de 49 M$ et 5 M$, respectivement. La Compagnie surveille ses positions de couverture ainsi que les cotes de crédit des contreparties et ne prévoit pas de pertes dues à la non-exécution des obligations des contreparties. Au 31 décembre 2000, la Compagnie s'était couverte pour environ 33 % de sa consommation de carburant prévue pour 2001 et pour 23 % de sa consommation de carburant prévue pour 2002, soit pour un total d'environ 200 millions de gallons US au prix moyen de 0,6343 $ US par gallon US. Les activités de couverture de la Compagnie relatives aux prix du carburant ont donné lieu à une perte non matérialisée de 17 M$ au 31 décembre 2000 et à un gain non matérialisé de 9 M$ au 31 décembre 1999.

**B. Juste valeur des instruments financiers**

Selon les principes comptables généralement reconnus, la juste valeur d'un instrument financier désigne le prix auquel l'instrument pourrait se négocier entre des parties compétentes agissant en toute liberté dans des conditions de pleine concurrence. La Compagnie utilise les méthodes et hypothèses suivantes pour estimer la juste valeur de chaque catégorie d'instruments financiers dont la valeur comptable est présentée au Bilan consolidé sous les postes suivants :

*i) Espèces et quasi-espèces, Débiteurs, Créditeurs et charges à payer et Autres éléments du passif à court terme :*

La valeur comptable se rapproche de la juste valeur puisque ces instruments ont une date d'échéance rapprochée.

*ii) Autres éléments d'actif et charges reportées :*

Investissements : La Compagnie possède plusieurs investissements sous forme de titres d'emprunt et de participations dont la valeur comptable se rapproche de la juste valeur, à l'exception, entre autres, d'un investissement dont la juste valeur a été estimée en fonction de la quote-part du CN des bénéfices cumulés et du placement de la Compagnie dans 360networks Inc. dont la juste valeur a été estimée selon la valeur à la cote.

*iii) Dette à long terme :*

La juste valeur de la dette à long terme de la Compagnie est estimée selon les valeurs à la cote des titres d'emprunt identiques ou semblables ainsi que selon les flux monétaires actualisés aux taux d'intérêt en vigueur de titres d'emprunt dont les modalités, la notation de la société et la durée restante à l'échéance sont semblables.

*iv) Titres privilégiés convertibles :*

La juste valeur des titres privilégiés convertibles de la Compagnie est estimée selon la valeur à la cote.

Le tableau qui suit présente les valeurs comptables et les justes valeurs estimatives des instruments financiers de la Compagnie aux 31 décembre 2000 et 1999, pour lesquels les valeurs comptables n'apparaissent pas au Bilan consolidé ou pour lesquels les valeurs comptables diffèrent des justes valeurs :

| *En millions* | *31 décembre 2000* | | *31 décembre 1999* | |
|---|---|---|---|---|
| | **Valeur comptable** | **Juste valeur** | Valeur comptable | Juste valeur |
| *Actif financier* | | | | |
| Investissements | 124 $ | 299 $ | 22 $ | 42 $ |
| *Passif financier* | | | | |
| Dette à long terme (y compris la tranche échéant à moins d'un an) | 4 320 $ | 4 191 $ | 4 233 $ | 4 106 $ |
| *Autres* | | | | |
| Titres privilégiés convertibles | 327 $ | 315 $ | 327 $ | 281 $ |

## 23 Conciliation des principes comptables généralement reconnus au Canada et aux États-Unis

Les états financiers consolidés de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada sont exprimés en dollars canadiens et ont été dressés selon les principes comptables généraiement reconnus (PCGR) au Canada, lesquels sont, à tous les égards importants, conformes aux PCGR aux États-Unis, à l'exception des points décrits ci-après :

### A. Conciliation du bénéfice net

L'application des PCGR aux États-Unis aurait les incidences suivantes sur le bénéfice net déclaré :

| *En millions* *Exercice terminé le 31 décembre* | 2000 | 1999 | 1998 |
|---|---|---|---|
| Bénéfice net – PCGR au Canada | 772 $ | 602 $ | 109 $ |
| Ajustements à l'égard des éléments suivants : | | | |
| Capitalisation des immobilisations, déduction faite de l'amortissement | 278 | 253 | 181 |
| Charge liée à la rémunération en actions | (3) | (7) | (13) |
| Intérêts sur les titres privilégiés convertibles | (18) | (9) | – |
| Participation aux bénéfices de l'IC | – | – | 19 |
| Change étranger | 2 | – | (15) |
| Charges de retraite et coûts des avantages complémentaires de retraite | – | – | 11 |
| Charge d'impôts sur le revenu | (94) | (93) | (68) |
| Bénéfice avant l'effet cumulatif des changements de convention comptable – PCGR aux États-Unis | 937 | 746 | 224 |
| Effet cumulatif des changements de convention comptable | – | 5 | 42 |
| *Bénéfice net – PCGR aux États-Unis* | 937 $ | 751 $ | 266 $ |

*i) Capitalisation des immobilisations*

Selon les PCGR au Canada, la Compagnie ne capitalise que la composante «matières» des coûts de remplacement des voies, alors que, avec prise d'effet le 1er janvier 1997, les charges de main-d'œuvre, les matières et les frais généraux afférents sont capitalisés selon les PCGR aux États-Unis. De plus, avec prise d'effet le 1er janvier 1999, la Compagnie a capitalisé, selon les PCGR aux États-Unis, toutes les charges importantes pour les travaux visant à prolonger la durée de vie utile et (ou) à améliorer la fonctionnalité des ponts et autres structures et des wagons. Les PCGR aux États-Unis exigent que l'ajustement cumulatif de capitalisation, incluant les charges spéciales (net des impôts sur le revenu applicables), apparaisse au bénéfice net pour l'exercice au cours duquel la convention a été adoptée (62 M$ en 1999).

*ii) Rémunération en actions*

Les PCGR aux États-Unis exigent que certaines charges relatives à la rémunération en actions soient déte minées et comptabilisées. Aux fins de l'application des PCGR aux États-Unis, la Compagnie a constaté les charges qu'elle a engagées au titre de la rémunération en actions selon la prise de position 25, *«Accounting for Stock Issued to Employees»* de *l'Accounting Principles Board* (APB). On ne relève aucune exigence semblable dans les PCGR au Canada.

*iii) Titres privilégiés convertibles*

Selon les PCGR au Canada, les titres privilégiés convertibles sont comptabilisés a titre d'avoir des actionnaires, alors qu'ils sont comptabilisés à titre de dette en vertu des PCGR aux États-Unis. Par conséquent, les intérêts sur les titres privilégiés convertibles sont considérés comme des dividendes selon les PCGR au Canada, et comme des intérêts débiteurs selon les PCGR aux États-Unis.

*iv) Participation aux bénéfices de l'Illinois Central Corporation*

Selon les PCGR au Canada, la Compagnie capitalise la composante «matières» des coûts de remplacement des voies alors que l'IC, qui suit les PCGR aux États-Unis, capitalise les coûts de la main-d'œuvre, les matières et les frais généraux afférents.

*v) Change étranger*

Selon les PCGR aux États-Unis, on doit inclure immédiatement aux résultats les gains et les pertes de change non matérialisés sur les éléments d'actif et de passif monétaires à long terme ayant une durée fixe ou pouvant être déterminée alors que selon les PCGR au Canada, ces gains et pertes non matérialisés sont reportés et amortis. De plus, selon les PCGR aux États-Unis, les rentrées futures de produits d'exploitation en dollars US ne sont pas admissibles comme couverture de la dette à long terme libellée en dollars US.

*vi) Changements de convention comptable – prestations de retraite et coûts des avantages complémentaires de retraite*

En 1999, la Compagnie a adopté les recommandations de l'ICCA en ce qui a trait à la comptabilisation des avantages sociaux futurs des employés, principalement afin d'harmoniser les PCGR au Canada avec les PCGR aux États-Unis.

Avant 1999, les PCGR au Canada exigeaient que le taux d'actualisation utilisé pour mesurer les obligations découlant des prestations de retraite et des avantages postérieurs à la retraite représente la meilleure estimation par la direction du taux de rendement à long terme des actifs de la caisse de retraite. Selon les PCGR aux États-Unis, le taux d'actualisation utilisé devrait refléter le taux auquel les prestations de retraite et le coût des avantages postérieurs à la retraite pourraient effectivement être établis à la date des états financiers. L'écart dans les taux d'actualisation se répercutait sur les charges de retraite annuelles et le coût des avantages postérieurs à la retraite avant 1999.

En 1999, la Compagnie a modifié sa méthode de comptabilisation des coûts liés aux blessures subies par le personnel pour tenir compte de tous les éléments de ces coûts (incluant les coûts d'indemnisation, de soins de santé et administratifs) selon des estimations actuarielles du coût ultime découlant des blessures subies par les membres du personnel. Les PCGR aux États-Unis exigent que le bénéfice net de l'exercice au cours duquel la convention est adoptée tienne compte de l'ajustement cumulatif, net des impôts sur le revenu applicables (57 M$ en 1999).

De plus, avec prise d'effet le 1er janvier 1998, la Compagnie a modifié sa convention comptable relative aux coûts des régimes de retraite et a adopté l'approche dite corridor en ce qui a trait à la comptabilisation des gains et pertes actuariels, conformément aux dispositions du *Statement of Financial Accounting Standard* (SFAS) 87, *«Employers' Accounting for Pensions»*, et du SFAS 106, *«Employers' Accounting for Post-retirement Benefits Other than Pensions»*, harmonisant ainsi les pratiques comptables de la Compagnie avec celles du secteur. En conséquence, les gains et les pertes actuariels compris à l'intérieur des limites préétablies du corridor n'ont pas été amortis en 1998. Selon les PCGR aux États-Unis, l'effet cumulatif du changement de convention comptable, net des impôts sur le revenu applicables (42 M$ en 1998), doit paraître dans le bénéfice net de l'année au cours de laquelle la convention comptable a été adoptée.

**B. Bénéfice par action**

En 2000, la Compagnie a adopté de façon anticipée les recommandations de l'ICCA relatives à la présentation du bénéfice par action. Bien que la norme ait pour effet d'uniformiser les normes canadiennes et américaines, des écarts subsistent à l'égard des montants de bénéfice par action en raison des différences entre les données relatives au bénéfice.

*i) Bénéfice par action en circulation*

| *Exercice terminé le 31 décembre* | 2000 | 1999 | 1998 |
|---|---|---|---|
| Bénéfice avant l'effet cumulatif des changements de convention comptable – PCGR aux États-Unis | 4,81 $ | 3,78 $ | 1,22 $ |
| Effet cumulatif des changements de convention comptable | – | 0,03 | 0,23 |
| *Bénéfice net – PCGR aux États-Unis* | 4,81 $ | 3,81 $ | 1,45 $ |
| Nombre moyen pondéré d'actions ordinaires en circulation *(en millions)* – PCGR aux États-Unis | 195,0 | 197,3 | 183,1 |

*ii) Bénéfice dilué par action*

| *Exercice terminé le 31 décembre* | 2000 | 1999 | 1998 |
|---|---|---|---|
| Bénéfice avant l'effet cumulatif des changements de convention comptable – PCGR aux États-Unis | 4,67 $ | 3,71 $ | 1,21 $ |
| Effet cumulatif des changements de convention comptable | – | 0,03 | 0,23 |
| *Bénéfice net – PCGR aux États-Unis* | 4,67 $ | 3,74 $ | 1,44 $ |
| Nombre moyen pondéré d'actions ordinaires en circulation *(en millions)* – PCGR aux États-Unis | 202,8 | 202,5 | 184,8 |

*iii) Bénéfice pro forma par action*

Les montants de bénéfice par action suivants supposent l'application rétroactive de tous les changements de convention comptable.

| *En millions, sauf les données relatives aux actions* — *Exercice terminé le 31 décembre* | 1999 | 1998 |
|---|---|---|
| Bénéfice avant l'effet cumulatif des changements de convention comptable – PCGR aux États-Unis | 746 $ | 214 $ |
| Bénéfice par action en circulation | 3,78 $ | 1,17 $ |
| Bénéfice dilué par action | 3,71 $ | 1,16 $ |
| Bénéfice net – PCGR aux États-Unis | 746 $ | 214 $ |
| Bénéfice par action en circulation | 3,78 $ | 1,17 $ |
| Bénéfice dilué par action | 3,71 $ | 1,16 $ |

*iv) Bénéfice par action, à l'exclusion de la charge spéciale*

Le bénéfice par action, à l'exclusion de la charge spéciale, tel qu'indiqué à la Note 20, ne serait pas présenté en vertu des PCGR aux États-Unis.

**C. Conciliation des éléments importants du bilan**

*i) Prêts au personnel pour l'achat d'actions*

Les sommes à recevoir au titre des emprunts consentis au personnel pour l'achat d'actions sont incluses dans les postes Autres éléments d'actif à court terme et Autres éléments d'actif et charges reportées pour respecter les PCGR au Canada. Selon les PCGR aux États-Unis, ces montants seraient portés en déduction de l'Avoir des actionnaires. Ces prêts au personnel pour l'achat d'actions ont été remboursés en 2000.

*ii) Coentreprises*

Les participations dans les coentreprises sont comptabilisées selon la méthode de la consolidation proportionnelle aux fins des PCGR au Canada. En vertu des PCGR aux États-Unis, ces participations sont comptabilisées selon la méthode de la comptabilisation à la valeur de consolidation.

*iii) Avoir des actionnaires*

La Compagnie a éliminé son déficit cumulé de 811 M$ en date du 30 juin 1995 en réduisant de 1 300 M$ le capital-actions et en créant un surplus d'apport de 489 M$, comme le permettent les PCGR au Canada. Ce genre de réorganisation de l'Avoir des actionnaires n'est pas permis par les PCGR aux États-Unis.

Conformément aux PCGR au Canada, le dividende en nature déclaré en 1995 (relativement à des transferts de terrains) et les autres opérations portant sur les capitaux propres ont été déduits du Surplus d'apport. Selon les PCGR aux États-Unis, ces montants auraient été déduits des Bénéfices non répartis.

Selon les PCGR au Canada, les coûts associés à la vente d'actions ont été déduits du Surplus d'apport. Pour respecter les PCGR aux États-Unis, ces montants auraient été déduits du Capital-actions.

## 23 Conciliation des principes comptables généralement reconnus au Canada et aux États-Unis *(suite)*

Conformément aux PCGR au Canada, l'excédent du coût par rapport à la valeur déclarée résultant du rachat d'actions a été inscrit d'abord au Capital-actions, puis au Surplus d'apport et enfin aux Bénéfices non répartis. Selon les PCGR aux États-Unis, l'excédent aurait été inscrit au Capital-actions puis aux Bénéfices non répartis.

Aux fins des PCGR au Canada et aux États-Unis, la Compagnie a désigné l'ensemble de sa dette à long terme libellée en dollars US comme couverture de change pour son investissement net dans ses filiales aux États-Unis. Selon les PCGR au Canada, le gain de change non matérialisé net qui en a résulté, depuis la date de la désignation, a été inclus au poste Conversion de devises. Aux fins des PCGR aux États-Unis, selon le SFAS 130, *«Reporting Comprehensive Income»*, le gain de change non matérialisé net, de même que l'ajustement lié au passif minimum découlant du régime de retraite auraient été inclus aux postes Autre bénéfice global de l'État consolidé du bénéfice global et Autre bénéfice global cumulé, poste qui est présenté à l'Avoir de actionnaires.

*iv) Placement dans 360networks Inc.*

En mars 2000, la Compagnie a échangé ses placements minoritaires en actions dans certaines coentreprises contre des actions de 360networks Inc. Conformément aux PCGR aux États-Unis, à la suite du premier appel public à l'épargne (APE) de 360networks Inc. le 20 avril 2000, la Compagnie comptabilise son placement conformément aux dispositions du SFAS 115, *«Accounting for Certain Investments in Debt and Equity Securities»*. Les actions détenues ont été classées comme «titres prêts à vendre» et, par conséquent, le placement est présenté à sa valeur marchande au poste Autres éléments d'actif et charges reportées du bilan. L'accroissement de la valeur du placement a été inscrit au poste Autre bénéfice global à titre de plus-value non matérialisée. Au moment de la vente, la plus-value ou la moins-value non matérialisée après impôts serait renversée et inscrite au bénéfice. En vertu des PCGR au Canada, le placement est comptabilisé au coût.

*v) Changements de convention comptable*

En 1999, la Compagnie a adopté les recommandations de l'ICCA en ce qui a trait à la comptabilisation des avantages sociaux futurs des employés. Plus particulièrement, la norme donne des directives sur la comptabilisation des coûts de retraite, des avantages postérieurs à la retraite et des indemnités pour accidents de travail. Conformément aux dispositions de transition de la nouvelle norme, la Compagnie a appliqué les recommandations de manière rétroactive, mais elle n'a pas procédé au redressement des périodes correspondantes. L'effet cumulatif de l'adoption de la nouvelle norme, au montant de 17 M$ (9 M$ après impôts) a été reflété à titre de redressement au solde d'ouverture des bénéfices non répartis de 1999.

*vi) Titres privilégiés convertibles*

Selon les PCGR au Canada, les titres privilégiés convertibles sont comptabilisés à titre d'avoir des actionnaires, alors qu'ils sont comptabilisés à titre de dette en vertu des PCGR aux États-Unis. Par conséquent, selon les PCGR au Canada, les coûts associés à l'émission des titres privilégiés convertibles sont comptabilisés à titre d'opération portant sur les capitaux propres et portés en déduction du produit reçu, alors que selon les PCGR aux États-Unis, ces coûts sont inscrits à titre de charges reportées et sont amortis sur la durée jusqu'à l'échéance.

*vii) L'utilisation des PCGR aux États-Unis aurait une incidence importante sur les postes suivants du bilan, tels que présentés :*

| *En millions* — *31 décembre* | 2000 | 1999 |
|---|---|---|
| *Actif à court terme – PCGR au Canada* | 1 125 $ | 1 527 $ |
| Coentreprises et autres | (17) | (10) |
| Prêts remboursables consentis au personnel pour l'achat d'actions | – | (2) |
| *Actif à court terme – PCGR aux États-Unis* | 1 108 $ | 1 515 $ |
| *Immobilisations – PCGR au Canada* | 13 583 $ | 12 863 $ |
| Capitalisation des immobilisations, déduction faite de l'amortissement, y compris l'effet cumulatif du changement de convention comptable | 2 053 | 1 775 |
| Coentreprises et autres | 2 | (18) |
| *Immobilisations – PCGR aux États-Unis* | 15 638 $ | 14 620 $ |
| *Autres éléments d'actif et charges reportées – PCGR au Canada* | 488 $ | 367 $ |
| Placement dans 360networks Inc. | 129 | – |
| Coentreprises et autres | 16 | (5) |
| Coûts liés à l'émission de titres d'emprunt | 12 | 12 |
| Perte de change non matérialisée sur la dette à long terme | (77) | (79) |
| *Autres éléments d'actif et charges reportées – PCGR aux États-Unis* | 568 $ | 295 $ |
| *Passif à court terme – PCGR au Canada* | 1 903 $ | 1 777 $ |
| Coentreprises et autres | 2 | (13) |
| *Passif à court terme – PCGR aux États-Unis* | 1 905 $ | 1 764 $ |
| *Impôts reportés créditeurs (débiteurs) – PCGR au Canada* | 2 516 $ | 2 253 $ |
| Effet cumulatif des ajustements relatifs aux exercices antérieurs sur le bénéfice | 725 | 632 |
| Impôts sur le revenu afférents aux ajustements de l'exercice courant, selon les PCGR aux États-Unis | 94 | 93 |
| Placement dans 360networks Inc. | 35 | – |
| Coentreprises et autres | 5 | (3) |
| *Impôts reportés créditeurs – PCGR aux États-Unis* | 3 375 $ | 2 975 $ |
| *Autres éléments de passif et crédits reportés – PCGR au Canada* | 1 193 $ | 1 260 $ |
| Rémunération en actions | 13 | 28 |
| Coentreprises et autres | (1) | (1) |
| *Autres éléments de passif et crédits reportés – PCGR aux États-Unis* | 1 205 $ | 1 287 $ |
| *Dette à long terme – PCGR au Canada* | 3 886 $ | 3 961 $ |
| Coentreprises | – | (13) |
| *Dette à long terme – PCGR aux États-Unis* | 3 886 $ | 3 948 $ |

| *En millions* — *31 décembre* | 2000 | 1999 |
|---|---|---|
| *Capital-actions – PCGR au Canada* | 3 124 $ | 3 311 $ |
| Restructuration du capital | 1 300 | 1 300 |
| Prêts remboursables consentis au personnel pour l'achat d'actions | – | (2) |
| Coûts liés à la vente d'actions | (33) | (33) |
| Rémunération en actions | 40 | 21 |
| Programme de rachat d'actions | (82) | – |
| *Capital-actions – PCGR aux États-Unis* | 4 349 $ | 4 597 $ |
| *Titres privilégiés convertibles – PCGR au Canada* | 327 $ | 327 $ |
| Coûts liés à l'émission de titres d'emprunt | 12 | 12 |
| Perte (gain) de change non matérialisé(e) sur la conversion des titres privilégiés convertibles | 6 | (5) |
| *Titres privilégiés convertibles (comptabilisés à titre de dette) – PCGR aux États-Unis* | 345 $ | 334 $ |
| *Surplus d'apport – PCGR au Canada* | 178 $ | 190 $ |
| Dividende en nature relativement à des transferts de terrains | 248 | 248 |
| Coûts liés à la vente d'actions | 33 | 33 |
| Autres opérations et incidences fiscales connexes | 18 | 18 |
| Programme de rachat d'actions | 12 | – |
| Restructuration du capital | (489) | (489) |
| *Surplus d'apport – PCGR aux États-Unis* | – $ | – $ |
| *Conversion de devises – PCGR au Canada* | 61 $ | (9) $ |
| Gain (perte) de change non matérialisé(e) sur la conversion des titres privilégiés convertibles, net des impôts sur le revenu applicables | (4) | 3 |
| Placement dans 360networks Inc., net des impôts sur le revenu applicables | 94 | – |
| *Autre bénéfice (perte) global(e) cumulé(e) – PCGR aux États-Unis* | 151 $ | (6) $ |
| *Bénéfices non répartis – PCGR au Canada* | 2 008 $ | 1 687 $ |
| Effet cumulatif des ajustements relatifs aux exercices antérieurs sur le bénéfice | 903 | 754 |
| Ajustements de l'exercice courant sur le bénéfice | 165 | 149 |
| Programme de rachat d'actions | 70 | – |
| Dividende cumulatif sur les titres privilégiés convertibles | 20 | 9 |
| Avantages sociaux futurs des employés – effet cumulatif du changement de convention comptable | 9 | 9 |
| Restructuration du capital | (811) | (811) |
| Dividende en nature relativement à des transferts de terrains | (248) | (248) |
| Autres opérations et incidences fiscales connexes | (18) | (18) |
| *Bénéfices non répartis – PCGR aux États-Unis* | 2 098 $ | 1 531 $ |

**D. Avantages complémentaires de retraite**

En 1999, la Compagnie a adopté les recommandations de l'ICCA en ce qui a trait à la comptabilisation des avantages sociaux futurs des employés, principalement afin d'harmoniser les PCGR au Canada avec les PCGR aux États-Unis en ce qui a trait aux avantages complémentaires de retraite. La Compagnie a appliqué les recommandations de manière rétroactive, mais elle n'a pas procédé au redressement des périodes correspondantes. En 1998, le SFAS 132, *«Employers' Disclosures about Pensions and Other Post-retirement Benefits»*, exigeait que les éléments suivants soient présentés :

*i) Éléments du coût net des prestations*

| *En millions* — *Exercice terminé le 31 décembre* | 1998 |
|---|---|
| Coût des prestations au titre des services rendus | 4 $ |
| Intérêts débiteurs | 11 |
| Amortissement du coût des prestations au titre des services passés | 1 |
| Perte actuarielle nette constatée | 1 |
| *Coût net des prestations* | 17 $ |

*ii) Hypothèses selon une moyenne pondérée*

| *31 décembre* | 1998 |
|---|---|
| Taux d'actualisation | 6,00 % |
| Taux d'augmentation de la rémunération | 4,25 % |

**E. Coûts et obligations découlant des régimes de retraite**

En 1999, la Compagnie a adopté les recommandations de l'ICCA en ce qui a trait à la comptabilisation des avantages sociaux futurs des employés, principalement afin d'harmoniser les PCGR au Canada avec les PCGR aux États-Unis en ce qui a trait aux coûts et obligations découlant des régimes de retraite. La Compagnie a appliqué les recommandations de manière rétroactive, mais elle n'a pas procédé au redressement des périodes correspondantes. En 1998, le SFAS 132, *«Employers' Disclosures about Pensions and Other Post-retirement Benefits»*, exigeait que les éléments suivants soient présentés :

*i) Éléments du coût net des prestations*

| *En millions* — *Exercice terminé le 31 décembre* | 1998 |
|---|---|
| Coût des prestations au titre des services rendus | 81 $ |
| Intérêts débiteurs | 629 |
| Rendement prévu sur l'actif des régimes | (701) |
| Amortissement des obligations transitoires nettes | 21 |
| Amortissement du coût des prestations au titre des services passés | 20 |
| *Coût net des prestations* | 50 $ |

*ii) Hypothèses selon une moyenne pondérée*

| *31 décembre* | 1998 |
|---|---|
| Taux d'actualisation | 6,00 % |
| Taux d'augmentation de la rémunération | 4,25 % |
| Rendement prévu sur l'actif des régimes pour l'exercice terminé le 31 décembre | 9,00 % |

## Notes afférentes aux états financiers consolidés

### 24 Information financière consolidée de l'Illinois Central Railroad Company

La Compagnie a pleinement et inconditionnellement garanti certains titres de créance de l'Illinois Central Railroad Company (ICRR) émis sur le marché. Conséquemment, la Compagnie n'a pas présenté d'états financiers distincts ni de documents d'information autres que ceux qui se trouvent ci-après puisque la direction a établi qu'une telle information n'est pas significative pour les détenteurs de titres de créance de l'ICRR.

On trouvera ci-après un sommaire de l'information financière de l'ICRR, fondée sur son coût historique, pour les exercices terminés les 31 décembre 2000, 1999 et 1998, et aux 31 décembre 2000 et 1999.

**Illinois Central Railroad Company**
**État consolidé condensé des résultats**

| *En millions de dollars US* — *Exercice terminé le 31 décembre* | 2000 | 1999 | 1998 |
|---|---|---|---|
| Produits d'exploitation | 685 $ | 662 $ | 645 $ |
| Charges d'exploitation | 561 | 519 | 436 |
| Bénéfice d'exploitation | 124 | 143 | 209 |
| Intérêts débiteurs | (64) | (48) | (28) |
| Autres produits | 37 | 4 | 11 |
| Bénéfice avant impôts sur le revenu | 97 | 99 | 192 |
| Charge d'impôts sur le revenu | (35) | (37) | (71) |
| *Bénéfice net* | 62 $ | 62 $ | 121 $ |

Les charges d'exploitation de 2000 et 1999 comprennent des estimations révisées relatives aux coûts liés aux litiges, aux risques divers et aux autres charges, qui font partie des ajustements comptables relatifs à l'acquisition au moment de la consolidation.

**Illinois Central Railroad Company**
**Bilan consolidé condensé**

| *En millions de dollars US* — *31 décembre* | 2000 | 1999 |
|---|---|---|
| **Actif** | | |
| Actif à court terme | 98 $ | 220 $ |
| Actif à long terme | 1 890 | 1 735 |
| *Total – Actif* | 1 988 $ | 1 955 $ |
| **Passif et avoir des actionnaires** | | |
| Passif à court terme | 333 $ | 282 $ |
| Payable à une société affiliée | 578 | 578 |
| Dette à long terme | 409 | 512 |
| Impôts sur le revenu reportés | 329 | 337 |
| Autres éléments de passif et provisions | 202 | 171 |
| Avoir des actionnaires | 137 | 75 |
| *Total – Passif et avoir des actionnaires* | 1 988 $ | 1 955 $ |

### 25 Données financières trimestrielles – non vérifiées

*En millions, sauf les données relatives aux actions*

| | Trimestres 2000 | | | | Trimestres 1999 | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Quatrième | Troisième | Deuxième | Premier | Quatrième | Troisième | Deuxième | Premier |
| *Produits d'exploitation* | 1 396 $ | 1 334 $ | 1 337 $ | 1 379 $ | 1 392 $ | 1 288 $ | 1 306 $ | 1 275 $ |
| *Bénéfice d'exploitation* | 344 $ | 321 $ | 346 $ | 374 $ | 339 $ | 302 $ | 308 $ | 284 $ |
| *Bénéfice net* | 174 $ | 161 $ | 187 $ | 250 $ | 174 $ | 155 $ | 142 $ | 131 $ |
| *Bénéfice par action en circulation* | 0,90 $ | 0,82 $ | 0,95 $ | 1,23 $ | 0,85 $ | 0,75 $ | 0,74 $ | 0,68 $ |
| *Bénéfice dilué par action* | 0,87 $ | 0,80 $ | 0,92 $ | 1,20 $ | 0,83 $ | 0,74 $ | 0,73 $ | 0,68 $ |
| *Dividende déclaré par action* | 0,175 $ | 0,175 $ | 0,175 $ | 0,175 $ | 0,15 $ | 0,15 $ | 0,15 $ | 0,15 $ |

### 26 Chiffres comparatifs

Pour respecter la présentation adoptée dans l'exercice en cours, une nouvelle classification a été appliquée à certains chiffres présentés pour les exercices 1999 et 1998.

# Régime de retraite du CN et Régime des pensions de 1935 du CN

## Revue générale

### Fiduciaire

La Compagnie Montréal Trust du Canada (Montréal Trust) est le fiduciaire des Caisses fiduciaires de retraite des Chemins de fer nationaux du Canada (les Caisses fiduciaires de retraite du CN, ou les Caisses). À titre de fiduciaire, Montréal Trust exerce certaines fonctions; entre autres, il détient les titres légaux des actifs des Caisses et s'assure du respect, par la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN), en sa qualité d'administrateur, des dispositions du Régime de retraite du CN, du Régime des pensions de 1935 du CN et de celles de la *Loi de 1985 sur les normes de prestation de pension*, de même que de la réglementation qui en découle. Les chèques et les relevés de dépôts directs associés à ces régimes sont émis au nom de Montréal Trust, fiduciaire des Caisses fiduciaires de retraite du CN.

### Administration des régimes de retraite

Le CN assume la responsabilité globale de l'administration des régimes de retraite et des avantages sociaux. William M. Mercer Limitée, un cabinet-conseil dans le domaine des avantages sociaux, assure les services convenus d'administration des régimes de retraite et des avantages sociaux au nom du CN.

### Accord sur l'indexation

À la suite de l'accord sur l'indexation des prestations de retraite conclu entre les syndicats ferroviaires en 1989 et des améliorations négociées en 1992 et en 1998 qui y ont été apportées, quelque 41 740 retraités et conjoints survivants ont reçu des augmentations de rente permanentes en 2000. Ces augmentations correspondent à 0,66 % de la première tranche de 2 500 $ de la rente mensuelle de base du CN, l'augmentation minimale garantie de la rente mensuelle étant de 9,00 $ dans le cas des retraités admissibles et de 4,50 $ dans celui des conjoints survivants admissibles.

En vertu de cet accord, et avec prise d'effet le 1er janvier 1989, 50 % des pertes ou des gains actuariels relatifs aux retraités sont comptabilisés séparément dans le compte d'indexation. Ces gains actuariels nets servent exclusivement à payer l'indexation des rentes supérieure au minimum, et ce, jusqu'au montant maximum annuel. L'indexation maximale annuelle accordée aux retraités et aux conjoints survivants admissibles est égale à 60 % de l'augmentation de l'indice des prix à la consommation (IPC), jusqu'à concurrence d'un accroissement de l'IPC de 6 % et d'un plafond du montant annuel de rente pouvant être indexé.

De plus, le Comité de retraite peut recommander que des avantages supplémentaires financés à l'aide du compte d'indexation soient accordés aux bénéficiaires de rentes, si le solde de ce compte dépasse un seuil prédéterminé. Ces avantages supplémentaires sont assujettis à l'approbation du Conseil d'administration du CN et ne doivent pas être supérieurs à l'excédent par rapport au seuil. En 2000, le Comité de retraite a recommandé une augmentation spéciale des avantages de retraite accordés aux bénéficiaires de rente, avec prise d'effet le 1er janvier 2001, recommandation qui fut approuvée par le Conseil d'administration du CN.

En 2000, les exigences minimales pour avoir droit à l'indexation et aux avantages supplémentaires étaient les suivantes : être à la retraite depuis cinq années civiles complètes et avoir 60 ans.

### Comptes d'amélioration

Avec prise d'effet le 1er janvier 1998, les syndicats et la Compagnie ont convenu de partager les gains actuariels (pertes actuarielles) provenant des revenus de placement associés au personnel syndiqué actif participant au Régime de retraite du CN, selon les mêmes principes que pour l'accord sur l'indexation. En vertu de cet accord, des calculs annuels serviront à déterminer les montants des gains actuariels (pertes actuarielles) qui seront portés au crédit (débit) d'un compte, appelé compte d'amélioration, et le solde d'un tel compte, s'il est positif, pourra être utilisé pour améliorer les prestations des participants actifs syndiqués ou réduire leurs cotisations, selon les recommandations formulées par le Comité de retraite et sous réserve de l'approbation du Conseil d'administration du CN. Le concept de compte d'amélioration a été élargi et s'applique également au personnel non syndiqué, et des comptes d'amélioration distincts ont été institués pour les participants syndiqués et les participants non syndiqués.

En vertu de l'entente conclue, le CN a porté, le 1er janvier 1998, une somme de 45 M$ au compte d'amélioration des participants syndiqués et une somme de 12 M$ au compte d'amélioration des participants non syndiqués.

Certaines recommandations ont été effectuées en 2000 par le Comité de retraite et approuvées par le Conseil d'administration du CN. Ces recommandations portaient sur des améliorations de rente mineures.

### Relevés de retraite annuels

Ainsi que l'exige la *Loi de 1985 sur les normes de prestation de pension* et pour garder chaque année les membres du personnel qui participent aux régimes de retraite au courant de leurs droits, des relevés de retraite personnalisés ont été établis au 31 décembre 1999 et distribués en juin 2000.

### Services aux bénéficiaires de rente

*A. Les dépôts directs :*

Le système de dépôts directs (SDD) est offert à l'ensemble des retraités et des conjoints survivants. Grâce à ce système, la rente mensuelle est déposée directement dans leur compte personnel. Un bordereau détaillé leur est envoyé, initialement, chaque mois de janvier de même que lorsque le montant brut ou le montant net change. Environ 41 435 bénéficiaires de rente se sont prévalus de ce système en 2000.

*B. Aide téléphonique sans frais :*

Le service gratuit d'aide téléphonique a traité en 2000 quelque 51 625 appels acheminés par la ligne centrale sans frais (1 800 361-0739). Le personnel affecté à ce service a directement accès aux dossiers et aux renseignements nécessaires pour répondre à la plupart des demandes rapidement, efficacement et avec précision, et ce, dans les deux langues officielles du Canada.

## Régime de retraite du CN et Régime des pensions de 1935 du CN

### Rapport du fiduciaire

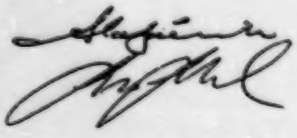
**À l'administrateur du Régime de retraite du CN et du Régime des pensions de 1935 du CN ainsi que leurs participants et participantes**

Nous, Compagnie Montréal Trust du Canada, sommes le fiduciaire des Caisses fiduciaires de retraite des Chemins de fer nationaux du Canada («Caisses fiduciaires de retraite du CN»).

À ce titre, nous avons chargé KPMG s.r.l. de vérifier les systèmes, procédés et contrôles internes utilisés en ce qui concerne la garde, les placements et la gestion des actifs des Caisses fiduciaires de retraite du CN, la gestion du Régime des pensions de 1935 du CN («Régime de 1935») ainsi que du Régime de retraite du CN et la performance de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada («CN») en tant qu'administrateur du Régime de retraite du CN et du Régime de 1935 et ce, pour l'exercice clos le 31 décembre 2000.

Notre vérification a comporté les sondages et procédés que nous avons jugés nécessaires dans les circonstances, compte tenu des exigences imposées par les conventions de fiducie et de l'expérience que nous avons acquise dans le domaine des pensions au Canada.

À notre avis, en nous fondant sur le degré de certitude raisonnable, mais non absolu, que nous a procuré la vérification effectuée, les systèmes, procédés et contrôles internes ci-dessus mentionnés, utilisés par le CN en sa qualité d'administrateur, ont fonctionné efficacement durant l'exercice clos le 31 décembre 2000, et ont respecté les objectifs de la *Loi de 1985 sur les normes de prestation de pension* et de la réglementation qui en découle.



*Compagnie Montréal Trust du Canada*
Fiduciaire des Caisses fiduciaires de retraite
des Chemins de fer nationaux du Canada

Montréal, le 23 janvier 2001

### Rapport de l'actuaire

**Au Conseil d'administration**
**Caisses fiduciaires de retraite des Chemins de fer nationaux du Canada**

Nous avons effectué une évaluation actuarielle aux fins de capitalisation au 31 décembre 1999 du Régime de retraite du CN et du Régime des pensions de 1935 du CN.

Au 31 décembre 1999, ces évaluations ont révélé un passif actuariel global de 9 367 millions de dollars, un excédent de capitalisation global de 290 millions de dollars et un coût global de la Compagnie pour service courant de 59 millions de dollars pour 2000. Les prochaines évaluations actuarielles auront lieu au plus tard le 31 décembre 2002.

À mon avis, aux fins des évaluations,

- les données sur lesquelles s'appuient les évaluations sont suffisantes et fiables,
- les hypothèses sont, dans l'ensemble, appropriées, et
- les méthodes utilisées dans les évaluations sont appropriées.

Nous avons également effectué une évaluation actuarielle pour les fins comptables au 31 décembre 1999 du Régime de retraite du CN et du Régime des pensions de 1935 du CN.

Ces évaluations comptables ont été préparées conformément aux exigences du chapitre 3461 du Manuel de l'Institut Canadien des Comptables Agréés (ICCA). Elles ont révélé un passif actuariel global de 9 796 millions de dollars.

La différence entre les résultats des évaluations aux fins de capitalisation et celles aux fins comptables est principalement attribuable au chapitre 3461 des normes de l'ICCA, qui exigent l'utilisation d'un taux d'intérêt inhérent au montant pour lequel le passif actuariel pourrait être réglé à la date de l'évaluation.

J'ai préparé ces évaluations et exprimé mes opinions concernant ces évaluations conformément à la pratique actuarielle reconnue.

*Bernard Morency*
Fellow de l'Institut Canadien des Actuaires
*William M. Mercer Limitée*

Montréal, le 23 janvier 2001

## Régime de retraite du CN et Régime des pensions de 1935 du CN

### Rapport des vérificateurs

**Au Conseil d'administration**
**Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada**

Nous avons vérifié l'état consolidé de l'actif net du Régime de retraite du CN et du Régime des pensions de 1935 du CN au 31 décembre 2000 ainsi que l'état consolidé de l'évolution de l'actif net de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à l'administrateur. Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en nous fondant sur notre vérification.

Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues au Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par l'administrateur, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À notre avis, ces états financiers consolidés donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de l'actif net du Régime de retraite du CN et du Régime des pensions de 1935 du CN au 31 décembre 2000, ainsi que l'évolution de l'actif net pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus au Canada.

KPMG s.r.l.

*KPMG s.r.l.*
Comptables agréés

Montréal (Canada)
Le 23 janvier 2001

## État consolidé de l'actif net à la valeur marchande

| *En millions* — *Au 31 décembre* | 2000 | 1999 |
|---|---|---|
| Obligations | 3 744 $ | 2 969 $ |
| Prêts hypothécaires | 261 | 264 |
| Biens immobiliers | 261 | 322 |
| Pétrole et gaz | 377 | 241 |
| Actions | 7 255 | 7 639 |
| Encaisse et placements à court terme | 421 | 207 |
| | 12 319 | 11 642 |
| Débiteurs – Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada | 21 | 5 |
| Autres éléments d'actif nets | 16 | 17 |
| | 12 356 $ | 11 664 $ |

Au nom du Conseil d'administration :

David G. A. McLean
*Administrateur*

Paul M. Tellier
*Administrateur*

*Voir les notes afférentes aux états financiers consolidés.*

## État consolidé de l'évolution de l'actif net à la valeur marchande

| *En millions* — *Exercice terminé le 31 décembre* | 2000 | 1999 |
|---|---|---|
| *Actif net à la valeur marchande, au début de l'exercice* | 11 664 $ | 10 616 $ |
| **Revenus de placement** | | |
| Obligations | 190 | 225 |
| Prêts hypothécaires | 20 | 17 |
| Biens immobiliers | 8 | 9 |
| Pétrole et gaz | 46 | 21 |
| Actions | 74 | 65 |
| Placements à court terme | 23 | 6 |
| | 361 | 343 |
| Moins les charges administratives | (15) | (13) |
| Revenus de placement avant gains (pertes) sur les ventes de placements | 346 | 330 |
| Gains (pertes) sur les ventes de placements | 919 | (44) |
| *Total des revenus de placement* | 1 265 | 286 |
| *Plus-value (moins-value) non réalisée sur les placements* | (69) | 1 276 |
| **Cotisations** | | |
| Salariales | 74 | 73 |
| Patronales | 59 | 59 |
| *Total des cotisations* | 133 | 132 |
| **Débours à l'égard des participants** | | |
| Prestations de retraite versées | (587) | (591) |
| Remboursements | (47) | (52) |
| *Total des débours à l'égard des participants* | (634) | (643) |
| *Transferts* | (3) | (3) |
| *Augmentation nette* | 692 | 1 048 |
| *Actif net à la valeur marchande, à la fin de l'exercice* | 12 356 $ | 11 664 $ |

*Voir les notes afférentes aux états financiers consolidés.*

## Notes afférentes aux états financiers consolidés

### 1 Description des régimes

Les présents états financiers consolidés portent sur deux régimes de retraite, le Régime de retraite du CN et le Régime des pensions de 1935 du CN (Régimes du CN) et englobent les comptes des Caisses fiduciaires de retraite des Chemins de fer nationaux du Canada et de ses sociétés en propriété exclusive. Dans les présents états financiers, toute référence faite à la «Compagnie» s'applique à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, administrateur des Régimes du CN. Le Régime des pensions de 1935 du CN concerne un groupe fermé de participants et de participantes et représente moins de 1 % de l'obligation découlant des régimes. En conséquence, le texte qui suit ne décrit sommairement que le Régime de retraite du CN. Se reporter aux dispositions du Régime de retraite du CN pour obtenir de plus amples renseignements.

**A. Renseignements généraux**

Le Régime de retraite du CN (le Régime) est un régime contributif à prestations déterminées auquel les nouveaux membres du personnel sont, en règle générale, tenus d'adhérer dès leur entrée en fonctions. En vertu de ce Régime, les membres du personnel versent des cotisations d'une valeur allant de 5,48 % à 5,88 % de leurs gains, jusqu'à concurrence du maximum des gains annuels ouvrant droit à pension (MGAP) aux termes du Régime de pensions du Canada ou du Régime de rentes du Québec, et de 6,98 % à 7,38 % de leurs gains excédant le MGAP, jusqu'à concurrence de 6 077 $ en 2000. Les participants et participantes ne sont plus tenus de cotiser après avoir accumulé 35 ans de services validables. Les cotisations patronales sont déterminées d'après les évaluations actuarielles effectuées au moins tous les trois ans conformément aux exigences de la *Loi de 1985 sur les normes de prestation de pension* et de la réglementation qui en découle.

**B. Prestations de retraite**

Les prestations de retraite sont fondées sur les gains validables moyens des membres du personnel pour les cinq meilleures années civiles consécutives ou les 60 derniers mois d'emploi, au taux de 2 % pour chaque année de service validable antérieure au 1er janvier 1966, de 1,5 % pour chaque année de service validable postérieure à cette date, jusqu'à concurrence du MGAP moyen des 60 derniers mois, et de 2 % de l'excédent de ces gains validables moyens sur le MGAP moyen. La rente annuelle maximale à payer a été fixée à 1 715 $ multipliés par le service validable du participant ou de la participante. Le service validable est limité à 35 ans.

**C. Âge de la retraite**

L'âge normal de la retraite est de 65 ans. Cependant, les membres du personnel qui ont accumulé 85 points (âge plus service validable) ont droit, si la Compagnie y consent, à une retraite anticipée sans réduction dans la mesure où ils ont au moins 55 ans. En outre, les membres du personnel comptant moins de 85 points peuvent prendre leur retraite n'importe quand après avoir atteint l'âge de 55 ans, leur rente étant alors réduite de 0,5 % par mois (6 % par année) séparant leur date de retraite de leur 65e anniversaire de naissance.

**D. Rente d'invalidité**

Les participants et les participantes qui comptent 10 ans de service validable et que l'on déclare inaptes à exercer leurs fonctions habituelles à la Compagnie en raison d'une invalidité permanente survenue avant 1992, ou encore souffrant d'une incapacité totale et permanente attribuable à une invalidité survenue après 1991, peuvent opter pour une rente immédiate réduite ou non réduite, sous réserve de certaines conditions. Seul le médecin-chef du CN est habilité à déclarer une personne invalide.

**E. Prestations de survie et prestations de décès avant le départ à la retraite**

Une prestation de survie est payable au conjoint admissible d'un participant ou d'une participante comptant au moins deux ans de participation au Régime au moment de son décès. Sinon, le conjoint ou, en l'absence de conjoint, la succession du participant ou de la participante reçoit une prestation de décès.

**F. Prestations de survie et règlements à la succession après le départ à la retraite**

Au décès d'un retraité ou d'une retraitée ayant un conjoint admissible lors de son départ à la retraite, le conjoint a droit, sa vie durant et selon l'option choisie au départ à la retraite, à 55 % ou à 60 % de la rente de base de la personne décédée. La prestation de survie est garantie durant les 10 premières années suivant le départ à la retraite. Si le retraité ou la retraitée et son conjoint, le cas échéant, décèdent au cours des 10 premières années suivant le départ à la retraite, la prestation de survie sera versée à la succession jusqu'à l'expiration de cette période.

**G. Indemnités de cessation d'emploi**

Lorsque prend fin leur service, les participants et les participantes ont droit à la somme de leurs cotisations et intérêts accumulés, à la valeur de leurs prestations constituées en vertu du Régime, ou à une rente différée, ou encore à une combinaison de ces éléments, selon leur âge, leur service validable et le nombre d'années de participation au Régime à la date de cessation d'emploi.

**H. Impôts sur le revenu**

Le Régime est agréé en vertu de la *Loi de l'impôt sur le revenu* et de la réglementation qui en découle. Les cotisations au Régime sont déductibles aux fins de l'impôt sur le revenu, et les revenus de placement des Caisses fiduciaires de retraite des Chemins de fer nationaux du Canada ne sont pas imposables au Canada. Les revenus de placement provenant de certains pays étrangers sont assujettis à une retenue d'impôts entièrement ou partiellement recouvrable.

### 2 Énoncé des conventions comptables importantes

**A. Mode de présentation**

Les présents états financiers consolidés sont établis selon la méthode de comptabilisation à la valeur marchande, conformément aux principes comptables généralement reconnus au Canada relatifs aux régimes de retraite, en vertu desquels la direction est tenue d'effectuer des estimations et des hypothèses qui ont une incidence sur les montants déclarés à la date de publication des états financiers. Les résultats réels pourraient être différents de ces estimations. Ces états financiers présentent la situation

financière globale des Régimes du CN comme une entité déclarante distincte devant communiquer de l'information financière indépendamment du promoteur et des participants aux régimes et sont établis pour aider les participants et autres intéressés à prendre connaissance des activités propres aux Régimes du CN pour l'exercice, mais ils ne reflètent pas les exigences des régimes en matière de capitalisation ni la sécurité de chacun des participants sur le plan des prestations de retraite.

**B. Évaluation de l'actif net**

La valeur marchande est déterminée à l'aide des cours cotés lorsqu'ils sont disponibles. En cas d'indisponibilité des cours, les valeurs marchandes sont estimées en fonction de la valeur actualisée des flux monétaires futurs nets estimatifs, de la valeur marchande d'éléments d'actif comparables ou de la valeur de liquidation des éléments d'actif sous-jacents.

*L'évaluation de l'actif net par catégorie est la suivante :*

*i)* Les obligations sont évaluées à l'aide des cours acheteurs de clôture au 31 décembre.

*ii)* Les prêts hypothécaires sont évalués d'après les taux de rendement courants du marché pour des instruments financiers ayant des échéances similaires et qui présentent un écart de rendement acceptable par rapport à des instruments de qualité comparable.

*iii)* Les biens immobiliers se composent de terrains, d'immeubles et d'actions. Les terrains sont évalués en fonction de la valeur marchande d'éléments d'actif comparables et les immeubles, en fonction de la valeur actualisée des flux monétaires futurs nets estimatifs ainsi qu'en fonction de la valeur marchande d'éléments d'actif comparables. Des évaluations indépendantes des terrains et des immeubles ont lieu tous les trois ans. Les actions sont évaluées selon les cours de clôture au 31 décembre.

*iv)* Les réserves de pétrole et de gaz sont évaluées en fonction de la valeur actualisée des flux monétaires futurs nets estimatifs établis d'après la production, les prix et les coûts projetés. Les terrains sont évalués en fonction de la valeur marchande d'éléments d'actif comparables. Les parts de fiducie sont évaluées selon les cours de clôture au 31 décembre.

*v)* Les actions sont évaluées selon les cours de clôture au 31 décembre.

*vi)* Les placements à court terme et les autres actifs sont évalués au coût, lequel se rapproche de la valeur marchande.

*vii)* Les instruments financiers dérivés cotés sont évalués en fonction des prix convenus sur le marché au 31 décembre. Les instruments financiers dérivés non cotés sont évalués en fonction de la valeur actualisée des flux monétaires futurs nets déterminée à l'aide des cours de clôture du marché et des taux d'intérêt relatifs à des instruments présentant des échéances et un risque de crédit similaires.

**C. Comptabilisation des revenus**

Les dividendes sont comptabilisés à la date ex-dividende; les revenus d'autres placements le sont à mesure qu'ils sont réalisés. Les gains et les pertes sur les ventes de placements sont comptabilisés aux dates des ventes et calculés selon le coût moyen des éléments d'actif.

**D. Devises étrangères**

Les éléments d'actif et de passif libellés en monnaie étrangère sont convertis aux cours en vigueur au 31 décembre ou aux cours stipulés dans les contrats de change à terme en ce qui concerne les placements qui font l'objet de couverture. Les dividendes et les intérêts créditeurs provenant de l'étranger sont convertis aux taux ayant cours lors de la comptabilisation.

**E. Variation de la valeur marchande**

Dans l'État consolidé de l'évolution de l'actif net à la valeur marchande, la variation de la valeur marchande est présentée sous deux postes distincts : Gains (pertes) sur les ventes de placements en cours d'exercice et Plus-value (moins-value) non réalisée sur les placements, laquelle correspond au solde de la variation de la valeur marchande des placements pour l'exercice.

**F. Cotisations**

Les cotisations salariales sont comptabilisées dans la période au cours de laquelle la Compagnie effectue les retenues salariales. Les cotisations patronales, déterminées par les dernières évaluations actuarielles, sont enregistrées selon la comptabilité d'exercice.

**G. Transferts**

Les transferts entre caisses sont comptabilisés dans la période au cours de laquelle leur valeur peut être raisonnablement estimée.

## 3 Placements

Tous les placements sont effectués sous forme d'actions, d'éléments d'actif ou d'instruments financiers. L'intention initiale des Régimes du CN est de conserver ces placements jusqu'à leur date d'échéance ou jusqu'à ce que les conditions du marché avantagent d'autres types de placements. Les conditions générales importantes des placements au 31 décembre sont les suivantes :

Obligations, 91 % (80 % en 1999) desquelles sont émises ou garanties par des gouvernements au Canada ou aux États-Unis, 7 % (8 % en 1999) par des sociétés et 2 % (12 % en 1999) par des organismes supranationaux, portant un taux de coupon moyen pondéré de 6,3 % (6,7 % en 1999). Échéance maximale de 31 ans (30 ans en 1999) avec une échéance moyenne de 10,3 ans (7,6 ans en 1999).

Prêts hypothécaires, garantis par des biens immobiliers, portant un taux de coupon moyen pondéré de 7,9 % (7,9 % en 1999). Échéance maximale de 24 ans (25 ans en 1999) avec une échéance moyenne de 8,4 ans (8,8 ans en 1999).

Les actions proviennent de différents émetteurs, secteurs d'activité et pays. Les entreprises domiciliées au Canada représentent 48 % (43 % en 1999) du portefeuille d'actions, et la part allouée aux émetteurs individuels ou à chaque secteur industriel est limitée à 3,0 % et à 15,5 % (6,7 % et 26,2 % en 1999), respectivement.

Les placements à court terme, principalement des titres émis par le gouvernement du Canada et les banques à charte canadiennes, ont une échéance moyenne de 32 jours (20 jours en 1999) et un rendement moyen de 5,8 % (4,7 % en 1999).

Les instruments dérivés sont des instruments financiers qui tirent leur valeur des taux d'intérêt, des taux de change, des prix des actions ou des marchandises. Font partie de cette catégorie les contrats à terme de gré à gré, les contrats à terme normalisés, les swaps et les options.

## Notes afférentes aux états financiers consolidés

### 3 Placements *(suite)*

Les Régimes du CN utilisent de temps à autre des instruments dérivés dans le cadre de la gestion de la composition de l'actif ou pour couvrir les risques liés aux devises étrangères, aux taux d'intérêt ou au marché auxquels sont exposés le portefeuille ou d'éventuelles transactions.

Les contrats relatifs aux instruments dérivés par catégorie de risques touchée portaient les montants nominaux suivants :

| *En millions* | *Au 31 décembre* | 2000 | 1999 |
|---|---|---|---|
| Change étranger | | 1 713 $ | 1 734 $ |
| Taux d'intérêt | | 889 | 999 |
| Actions et marchandises | | 5 | 14 |

L'échéance moyenne pondérée des contrats ci-dessus était de 81 jours (78 jours en 1999). La valeur des instruments dérivés s'établissait à 33,5 M$ (6,9 M$ en 1999) et fait partie intégrante de la valeur des obligations et des actions qui sont les éléments d'actif concernés.

La majorité des contrats relatifs aux instruments dérivés portant sur les taux d'intérêt accroissent la durée moyenne du portefeuille d'obligations de 0,7 an à 7,2 ans (6,9 ans en 1999). Les autres contrats sont utilisés à des fins de gestion de la composition de l'actif.

### 4 Risque de crédit

Par risque de crédit, on entend la possibilité que l'entité émettrice fasse faillite ou qu'une contrepartie manque à ses obligations contractuelles envers les Régimes du CN.

Conformément aux conventions officiellement adoptées, l'administrateur des Régimes du CN gère le risque de crédit en s'associant à des contreparties réputées pour la qualité de leur crédit, en utilisant un processus interne de suivi des limites de crédit et en appliquant des mesures d'atténuation du risque de crédit comme les accords généraux de compensation et les ententes de nantissement.

À la fin de l'exercice, les concentrations de risque de crédit les plus importantes étaient avec les gouvernements du Canada et des États-Unis, qui avaient émis ou garantissaient des titres détenus par les Régimes du CN pour une valeur de 1 844 M$ et 996 M$ (1 508 M$ et 459 M$ en 1999), respectivement. Exception faite de ce qui précède, les autres actifs sont répartis entre de nombreux émetteurs, dont aucun ne détient plus de 2,0 % (4,4 % en 1999) du total de l'actif net.

Le risque de crédit présenté par les instruments dérivés se limite au coût du remplacement, à la valeur marchande courante, de tous les contrats qui ont une valeur positive. Le tableau suivant montre le risque de crédit associé à tous les instruments dérivés existants à la fin de l'exercice.

**Risque de crédit – Instruments dérivés**

| *En millions* | *Au 31 décembre* | 2000 | 1999 |
|---|---|---|---|
| Risque maximal | | 34 $ | 16 $ |
| Moins l'effet des accords généraux de compensation et des ententes de nantissement | | – | (2) |
| Risque de crédit net | | 34 $ | 14 $ |

### 5 Capitalisation

En ce qui concerne les Régimes du CN, les cotisations patronales sont déterminées conformément aux dispositions de la *Loi de 1985 sur les normes de prestation de pension* et de la réglementation qui en découle, et calculées selon la méthode actuarielle de répartition des prestations projetées, à partir d'une projection salariale selon laquelle les changements salariaux futurs ont une incidence sur le montant des prestations projetées. Dans le cas du Régime des pensions de 1935 du CN, la Compagnie verse les cotisations déterminées conformément aux dispositions du Régime.

Les dernières évaluations actuarielles concernant les Régimes du CN ont été effectuées par William M. Mercer Limitée au 31 décembre 1999 et soumises au Surintendant des institutions financières et à l'Agence des douanes et du revenu du Canada. Aux fins de ces évaluations actuarielles, les principales hypothèses retenues par l'actuaire des Régimes sont fondées sur la mortalité, l'invalidité, la retraite, la cessation d'emploi des participants, ainsi que sur les augmentations salariales accordées périodiquement ou selon le mérite et sur un taux de rendement à long terme de 7,5 % par an sur les placements. Les hausses salariales futures des participants ont été projetées sur la base d'hypothèses économiques conformes à ce même taux de rendement à long terme.

### 6 Transferts

En 2000, les comptes comprenaient une provision pour les sommes à remettre/à recevoir d'autres caisses en raison des transferts de participants et participantes des Régimes du CN à d'autres régimes, et inversement.

### 7 Obligation actuarielle découlant des régimes de retraite et valeur de l'actif actuariel consolidées

Au 31 décembre 1999, les évaluations actuarielles ont reflété un passif actuariel consolidé de 9 796 M$ et un actif actuariel consolidé de 9 657 M$. Les résultats de ces évaluations ont ensuite servi à estimer les chiffres correspondants au 31 décembre 2000 : soit environ 10 756 M$ et 10 445 M$, respectivement. Les principaux éléments de la variation des obligations découlant des régimes de retraite sont les intérêts courus sur les prestations (682 M$ en 2000 et 625 M$ en 1999), les prestations versées et les transferts (537 M$ en 2000 et 646 M$ en 1999), les prestations constituées durant l'exercice (143 M$ en 2000 et 167 M$ en 1999) et le gain actuariel (la perte actuarielle) ((772 M$) en 2000 et 762 M$ en 1999). Le passif actuariel consolidé a été calculé conformément au chapitre 3461 du Manuel de l'ICCA en utilisant un taux d'actualisation de 7 % au 31 décembre 1999 et de 6,5 % au 31 décembre 2000. La valeur de l'actif actuariel consolidé est fondée sur une méthode axée sur le marché qui constate la variation de la valeur marchande sur une période de cinq ans selon la méthode de l'amortissement linéaire.

## Prix d'excellence du Président 2000

*Un nombre sans précédent de membres du personnel du CN, de Montréal à Vancouver et jusqu'à Geismar, en Louisiane, ont reçu un prix d'excellence du Président 2000. Que ce soit individuellement ou en équipes, composées de deux à 58 personnes, ils ont tous démontré un engagement exceptionnel à l'égard de leur travail et de leur collectivité et ont aidé la Compagnie à atteindre l'objectif qu'elle s'est fixée, soit être le meilleur chemin de fer en Amérique du Nord. Ces lauréats et lauréates illustrent bien comment l'ingéniosité, la créativité, l'engagement, le courage et les aptitudes à créer des liens permettent de grandes réalisations.*

### Catégorie : Service exceptionnel – Prix individuel

*Ron Guillot – Geismar, en Louisiane*

Ron, qui occupe le poste de commis en chef Transport, ne se contente pas d'exécuter ses tâches quotidiennes. Il cherche à améliorer les choses et prend les moyens pour y arriver. Durant ses temps libres, Ron a cherché une façon d'accroître les expéditions. Ses suggestions pour améliorer le service et ses efforts en vue de renforcer les relations avec les clients ont porté fruit. Il en a résulté une augmentation de 20 pour cent des expéditions à partir de Geismar.

### Catégorie : Service exceptionnel – Prix d'équipe

Personnel du triage de Lynn Creek – *North Vancouver, en Colombie-Britannique*

*Gary Ager, John Ashcroft, Frank Boulet, Rick Brandon, Melanie Brian, Don Brunton, John Buchanan, Ross Butler, Steve Callan, Roger Carrie, Ken Chesser, Lee Coberg, Craig Cooper, Manuel Crosby, James Dydzuk, Des Ellie, Larry Felton, Lyle Franko, Dennis Gielens, Al Harkins, John Harrison, Dean Hepperle, Randy Hodges, Paul Hopkins, Roger Kaska, John Kowalchuck, Mike Kutcher, Walter Laybourn, Paul Levers, Gord Ludvigson, Chris Macdonald, Bob Marshall, Randy Martin, Brian Matson, Bob Mckenzie, Norman Mengelberg, Ivan Michal, Andrew Millar, Marcos Mirus, Frank Moore, Michael Morrow, Pio Parisi, Greg Poole, David Radford, Dave Robb, Graham Rykyta, Al Rylott, Ben Schmidt, Darcy Sheppard, Dean Stark, Cliff Temple, John Wagar, Margie Wagenaar, Ron Weiland, Ed Wiktorowicz, Brian Wilkin, Brian Yates et Karen Zatichil*

Ce groupe, composé d'un nombre impressionnant de personnes, illustre à merveille en quoi consiste le travail d'équipe. Tous les membres de ce groupe ont uni leurs efforts pour mettre en place de nouveaux processus qui leur ont permis de mieux gérer leur trafic et de respecter les engagements au triage de Lynn Creek. Grâce à leur excellent travail, ils ont non seulement rehaussé la qualité du service, mais ont aussi amélioré les relations avec la clientèle.

### Catégorie : Sécurité

*Jerome Milano et Sherman Scott – Geismar, en Louisiane*

Jerome et Sherman ont tous deux la passion des méthodes de travail sécuritaires, ce qui a contribué à l'obtention d'une impressionnante fiche de sécurité au service Mécanique du terminal de Geismar, où ils travaillent. C'est en grande partie grâce aux mesures de sécurité qu'ils ont mises en œuvre que l'on attribue le fait qu'aucune blessure corporelle n'a été signalée à cet endroit depuis dix ans et demi.

### Catégorie : Percée commerciale

*Ruby Browner et Lynn Alvarez – Chicago, en Illinois; William Chiodin et James Fitzgerald – Geismar, en Louisiane; Jim Krawec – Baton Rouge, en Louisiane; George Burgess et Arlin Todd – La Nouvelle-Orléans, en Louisiane*

Ces membres du personnel ont uni leurs efforts et ont été reconnus comme l'équipe du terminal de méthanol de St. Rose. Travaillant chacun à partir d'un lieu différent, ils ont réussi à faire transporter sur le réseau du CN-IC tout le méthanol importé en Louisiane, une réalisation qui s'est traduite par de nouveaux contrats d'une valeur de 3,5 millions de dollars américains par année.

### Catégorie : Service exceptionnel à la collectivité

*Pierre Boucher et Marc Lebreux – Saint-Laurent, au Québec*

Pierre et Marc font preuve d'un dévouement qui dépasse le cadre de leur travail. Ils consacrent la majeure partie de leurs temps libres à travailler au bien-être de leur collectivité. Ils se dévouent notamment à la collecte de fonds pour des paniers de Noël et à la cueillette de jouets destinés aux enfants hospitalisés. L'une des activités qui leur tient particulièrement à cœur est l'organisation de sorties au cirque à l'intention des enfants atteints de cancer.

### Catégorie : Efficience

*Warren Pritchard – Sarnia, en Ontario*

Les personnes qui ont présenté la candidature de Warren le décrivent comme « l'un des meilleurs mécaniciens de matériel lourd de la Compagnie ». Et il s'est assurément montré à la hauteur de sa réputation lorsqu'il a trouvé une façon de réparer et d'entretenir les compresseurs qui a permis à son service d'économiser 60 000 dollars par année.

### Catégorie : Bravoure

*Dave Mahmat et Donald Spooner – Battle Creek, au Michigan*

Dave et Donald n'ont pas hésité à mettre leur propre vie en danger pour sauver un homme d'une mort certaine. Voyant de la fumée s'échapper d'un véhicule, ils se sont arrêtés et ont découvert que le conducteur dormait. Ils l'ont rapidement sorti de la voiture pour le mettre en sécurité et l'ont ainsi sauvé, car quelques secondes plus tard, le véhicule prenait feu.

### Catégorie : Bravoure

*Claude Ladouceur, Yves Paquette et Jean-Pierre Fortin – Les Côteaux, au Québec*

Ces trois hommes ont fait preuve de vivacité d'esprit et de courage lorsqu'ils sont arrivés sur les lieux d'un incendie. Ils ont réussi à sauver un homme qui était coincé au deuxième étage d'une maison en flammes et ont eu la présence d'esprit d'évacuer les maisons avoisinantes.

### Catégorie : Bravoure

*Daryl Schmon – Saskatoon, en Saskatchewan*

Lorsqu'il est arrivé sur les lieux d'un accident, Daryl a tout de suite vu ce qu'il fallait faire et est passé immédiatement à l'action. Ayant découvert un conducteur de camion blessé piégé à l'intérieur de son véhicule, qui risquait de se noyer dans le carburant qui fuyait du moteur, il lui a maintenu la tête hors de la flaque de liquide jusqu'à l'arrivée du personnel de secours.

### Catégorie : Percée opérationnelle

*Alex Nashman – Edmonton, en Alberta*

En préparant un plan d'action hivernal pour Chicago, Alex a pris l'initiative de réduire la dépendance du CN à l'égard du Belt Railway à Chicago, permettant de ce fait à la Compagnie d'économiser près de 2,5 millions de dollars américains par année.

### Catégorie : Amélioration de la qualité

*Gerry St-Cyr et Brian Lavallée – Capreol, en Ontario*

Brian et Gerry ont mis au point un plan en deux étapes pour minimiser les conséquences des bris de lignes aériennes après de violents orages. Ils ont réussi à réaliser des économies de plus de 100 000 dollars par année, notamment en remplaçant par des systèmes par fibres optiques les installations de lignes aériennes utilisées auparavant pour les réseaux radio et les systèmes de télétransmission.

### Catégorie : Encadrement

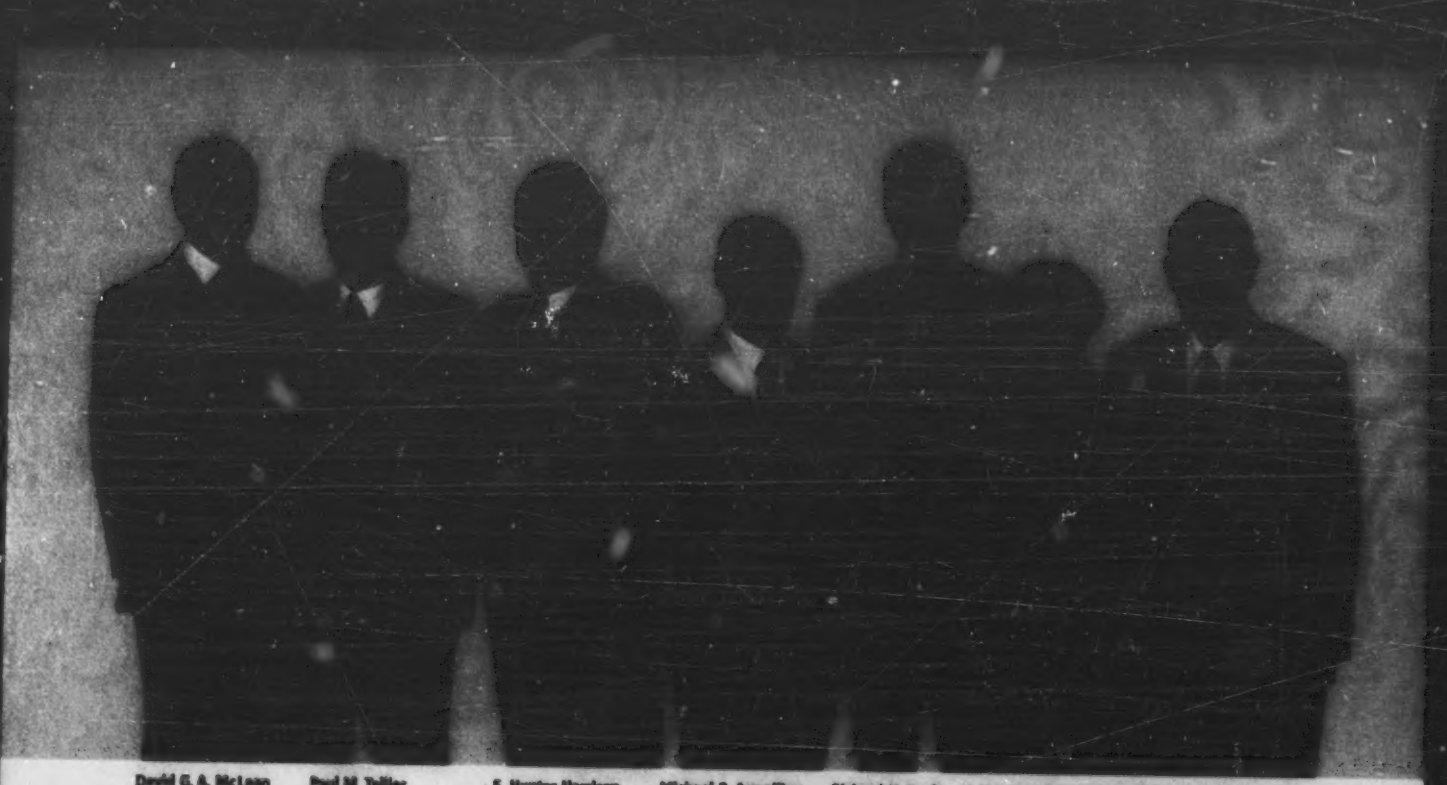
*James Belcher – Flat Rock, au Michigan*

James est reconnu pour sa capacité à favoriser un travail d'équipe de qualité exceptionnelle. Il apporte information et soutien aux membres de son groupe, tout en réussissant à maximiser la productivité, à réduire les coûts et à mettre l'accent sur la sécurité.

### Catégorie : Encadrement

*Karen Furlotte – Toronto, en Ontario*

« Traitez les gens comme vous aimeriez que l'on vous traite. » Pour Karen, qui tente de créer un environnement où tous peuvent exceller, c'est plus qu'un dicton c'est une règle de travail. Elle sait motiver et encourager les membres de son équipe et fait preuve d'une grande habilité dans la répartition des tâches en fonction des compétences de chacun.



David G. A. McLean · Paul M. Tellier · E. Hunter Harrison · Michael R. Armellino · Richard H. Kroft · V. Maureen Kempston Darkes · J. V. Raymond Cyr

## Conseil d'administration

Composition du Conseil au 31 décembre 2000

**David G. A. McLean,** O.B.C., LL.D.
Président du Conseil,
Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada,
Président du Conseil et chef de la direction,
The McLean Group
*Vancouver (Colombie-Britannique)*
Comités : 2*, 3, 5, 6, 7

**Paul M. Tellier,** C.P., C.C., C.R., LL.D.
Président-directeur général,
Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada
*Montréal (Québec)*
Comités : 3*, 7

**E. Hunter Harrison**
Vice-président exécutif
et chef de l'exploitation,
Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada
*Burr Ridge (Illinois)*
Comité : 7

**Michael R. Armellino**
Associé retraité,
The Goldman Sachs Group
*New York (New York)*
Comités : 1, 6, 7

**L'honorable Richard H. Kroft,** C.M.
Membre du Sénat canadien,
*Winnipeg (Manitoba)*
Comités : 1, 5, 6*, 7

**V. Maureen Kempston Darkes,** O.C., D. Comm., LL.D.
Présidente-directrice générale,
General Motors du Canada Limitée
*Toronto (Ontario)*
Comités : 1, 4, 7

**J. V. Raymond Cyr,** O.C., LL.D.
Président du Conseil,
PolyValor Inc.
Vice-président du Conseil,
ART Recherches et Technologies Avancées Inc.
*Montréal (Québec)*
Comités : 1, 4*, 7

Robert Pace | Cedric E. Ritchie | Edward C. Lumley | Alexander P. Lynch | Denis Losier | Gilbert H. Lamphere | Purdy Crawford | James K. Gray

**Robert Pace**
Président et chef de la direction,
The Pace Group
*Halifax (Nouvelle-Écosse)*
Comités : 1*, 4, 5, 7

**Cedric E. Ritchie, O.C., LL.D.**
Administrateur et ancien président du Conseil
et chef de la direction,
Banque Scotia
*Toronto (Ontario)*
Comités : 1, 2, 6, 7*

**L'honorable Edward C. Lumley, C.P., LL.D.**
Vice-président du Conseil,
BMO Nesbitt Burns
*South Lancaster (Ontario)*
Comités : 2, 6, 7

**Alexander P. Lynch**
Directeur général,
Fusions et acquisitions,
J. P. Morgan Chase & Co.
*New York (New York)*
Comités : 1, 4, 5, 7

**Denis Losier**
Président et chef de la direction,
Assomption-Vie
*Moncton (Nouveau-Brunswick)*
Comités : 1, 2, 6, 7

**Gilbert H. Lamphere**
Investisseur privé et ancien président du Conseil,
Illinois Central Corporation
*New York (New York)*
Comités : 2, 5, 6, 7

**Purdy Crawford, O.C., C.R., LL.D.**
Président du Conseil,
AT&T Canada Corp.
Avocat-conseil, Osler, Hoskin & Harcourt
*Toronto (Ontario)*
Comités : 2, 5*, 6, 7

**James K. Gray, O.C., LL.D.**
Président du Conseil et
chef de la direction,
Canadian Hunter Exploration Ltd.
*Calgary (Alberta)*
Comités : 2, 4, 5, 7

**Comités :**

1 Vérification et finances
2 Régie d'entreprise
3 Dons
4 Environnement et sécurité
5 Ressources humaines
6 Investissements
7 Planification stratégique

* Présidence du comité

## Haute direction

***David G. A. McLean***
Président du Conseil

***Paul M. Tellier***
Président-directeur général

***Robert F. Dolan***
Premier vice-président,
Services généraux

***Sean Finn***
Premier vice-président,
chef de la direction
des Affaires juridiques et
secrétaire général

***James M. Foote***
Vice-président exécutif,
Ventes et marketing

***William J. Fox***
Premier vice-président,
Affaires publiques

***E. Hunter Harrison***
Vice-président exécutif et
chef de l'exploitation

***Keith L. Heller***
Premier vice-président,
Division de l'Est du Canada

***Jack T. McBain***
Premier vice-président,
Exploitation

***Claude Mongeau***
Vice-président exécutif et
chef de la direction financière

***William K. Berry***
Vice-président,
Intermodal

***Tullio Cedraschi***
Président-directeur général,
Division des investissements du CN

***John Dalzell***
Vice-président,
Gestion des risques

***Richard Dixon***
Vice-président,
Relations de travail et législation
sur l'emploi

***David P. Edison***
Vice-président,
Division du Pacifique

***Fred R. Grigsby***
Vice-président et
chef des services informatiques

***Edmond L. Harris***
Chef du transport

***Ghislain Houle***
Vice-président et trésorier

***Stan W. Jablonski***
Vice-président,
Produits forestiers

***Peter C. Marshall***
Vice-président,
Division des Prairies

***Terry R. McManaman***
Vice-président,
Division du Golfe

***Sandi J. Mielitz***
Vice-présidente,
Développement commercial,
Division des Prairies

***Robert E. Noorigian***
Vice-président,
Relations avec les investisseurs

***Serge Pharand***
Vice-président et
contrôleur général

***Jean-Jacques Ruest***
Vice-président,
Produits pétroliers et chimiques

***Gordon T. Trafton II***
Vice-président,
Intégration de l'exploitation

***Frank J. Trotter***
Président-directeur général,
Canac Inc. et
C.T. Management Inc.

***Dennis E. Waller***
Vice-président,
Ingénierie et mécanique

L'assemblee annuelle des actionnaires aura lieu le mardi 17 avril 2001 a 10 h 30, au Hyatt Regency de Vancouver (Colombie-Britannique).

Pour obtenir la notice annuelle, s'adresser par ecrit au :

Secretariat general
Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada
935, rue de La Gauchetiere ouest
Montreal (Quebec) H3B 2M9

Societe de fiducie Computershare du Canada

*Bureaux a :*
Montreal (Qc), Toronto (Ont.), Calgary (Alb.) et Vancouver (C.-B.)
Telephone sans frais : 1 800 332-0095
Telephone a Montreal : (514) 982-7555
Telecopieur : (514) 982-7635
Site Internet : www.computershare.com

Computershare Trust Company of New York
88 Pine Street, 19th Floor
Wall Street Plaza, New York, NY 10005
Telephone : (212) 701-7600 ou 1 800 245-7630

Les actionnaires qui souhaitent recevoir leurs dividendes en dollars americains peuvent se renseigner aupres de la :

Societe de fiducie Computershare du Canada
Telephone : (514) 982-7555 ou 1 800 332-0095

Les actions ordinaires du Canadien National sont cotees en bourse a Toronto et a New York.

*Symboles :*
CNR a la Bourse de Toronto
CNI a la Bourse de New York

Robert Noorigian
Vice-president, Relations avec les investisseurs
Telephone : 1 800 319-9929 ou (514) 399-0052

Les actionnaires desirant des renseignements sur leurs actions ou sur le CN doivent s'adresser a la :

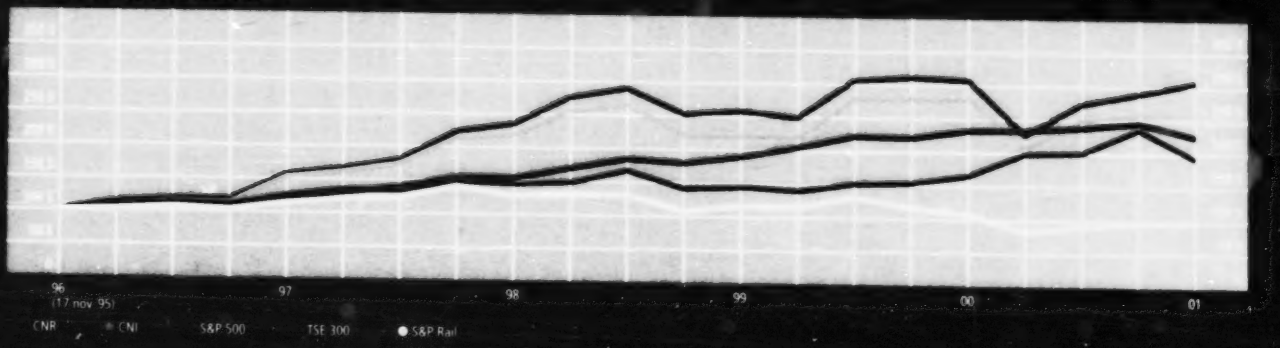
Societe de fiducie Computershare du Canada
Services aux actionnaires
1800, avenue McGill College
Montreal (Quebec) H3A 3K9
Telephone : 1 800 332-0095 ou (514) 982-7555
Courriel : caregistryinfo@computershare.com

Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada
935, rue de La Gauchetiere ouest
Montreal (Quebec) H3B 2M9

C.P. 8100
Montreal (Quebec) H3C 3N4

**Évolution du cours des actions du Canadien National**

Du 17 novembre 1995 au 29 decembre 2000




Pour obtenir d'autres exemplaires du present rapport, priere de s'adresser au :

Affaires publiques
935, rue de La Gauchetiere ouest
Montreal (Quebec) H3B 2M9
Telephone : (514) 399-7212
Numero sans frais : 1 888 888-5909
Telecopieur : (514) 399-5344
www.cn.ca

English copies of this report are available from :

Public Affairs
935 de La Gauchetiere Street West
Montreal, Quebec H3B 2M9
Telephone : (514) 399-7212
Toll free : 1 888 888-5909
Fax : (514) 399-5344
www.cn.ca

Le present rapport annuel est imprime sur du papier recycle.

Partenaires en Gestion responsable